Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 51 / 01. DEZEMBER 2021

F1-Interview mit Lewis Hamilton

„Dieses Duell ist sehr speziell"

Rallycross-WM-Finale

Vierter Titel für Kristoffersson!

Historie: BMW V12 LMR

Wie BMW 1999 in Le Mans siegte

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 51



Abschieds-Interview: Tom Lüthi

Der Schweizer über 20 Jahre im GP-Sport



WTCR-Finale in Sotschi

Ehrlacher verteidigt seinen Meistertitel



Zum Tod von Frank Williams

Nachruf auf den Formel-1-Teamchef

Inhalt



WILHELM
NASCAR
MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Die Formel 1 entwickelt sich inmitten der Corona-Krise prächtig. Liberty Media macht aus ihr ein Geschäftsmodell, in dem Hersteller auch verlieren können.

Die Sorge war groß, dass Corona den Motorsport nicht nur hart treffen, sondern vielleicht sogar ausknocken würde. Das Gegenteil trat ein. Die Parteien rückten zusammen, entwarfen Notfallpläne und hielten den Betrieb am Laufen. Hoffen wir, dass es trotz neuer Virus-Varianten so bleibt.

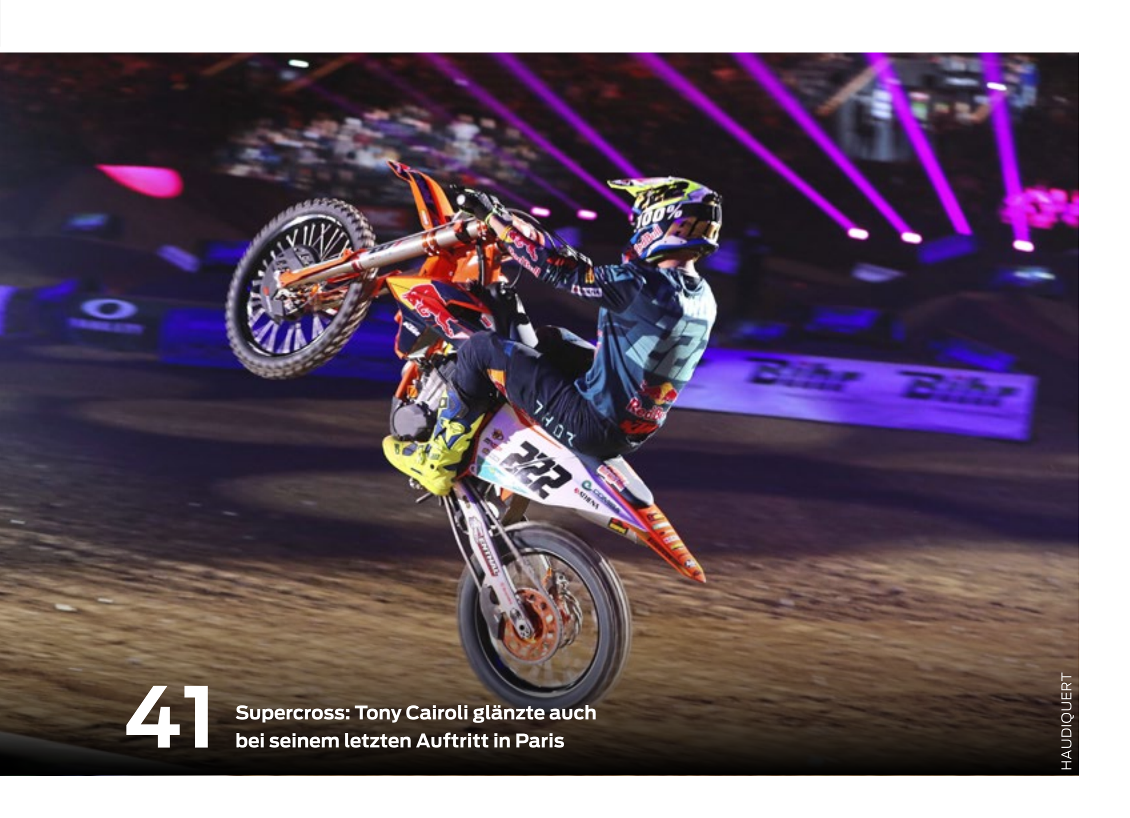
Bis dahin sollten wir auf das schauen, was war. In der Formel 1 hat sich seit März 2020 einiges getan. Der Budgetdeckel für die Chassis-Entwicklung wurde von angedachten 175 auf 145 Millionen Dollar abgesenkt. Er fällt in den kommenden zwei Jahren schrittweise weiter. Mit einem Notkalender hatte die Formel 1 zwar Verluste eingefahren, diese aber erträglich gehalten. In dieser Saison boomt sie mehr denn je: Mercedes und Red Bull liefern sich Wettbewerb auf höchstem Niveau und giften sich dazu wöchentlich an. Lewis Hamilton und Max Verstappen fahren brutal gut und begeben sich bei jedem zweiten Rennen in den Infight. Mit Ferrari und McLaren balgen sich zwei Dinos um Platz 3. Daraus lassen sich gute Geschichten stricken.

Die Formel 1 erzählt sie inzwischen nicht nur auf den alten Plattformen, sondern auch in den Sozialen Medien. Davon kann man halten, was man will. Doch über Twitter und YouTube lässt sich ein junges Publikum heranziehen. So wie auch über E-Sports. „Wir wollen damit Leute an uns heranholen, die später Rennen fahren, Ingenieure oder Marshals werden“, sagt F1-Boss Stefano Domenicali. Ob jung oder alt: Die Fans sind heiß auf die Formel 1. Das lässt mit einem Kalender von 22 Grands Prix die Kassen klingeln. 2022 werden es 23 Rennen sein. Anfragen gäbe es für mehr als 30.

Mit neuen Autos könnte das Racing in Zukunft noch ausgeglichener werden. Die angedachte Obergrenze für die Motoren macht die Kosten noch transparenter. Mercedes schreibt mit dem Rennteam bereits jetzt schwarze Zahlen und will das im nächsten Jahr samt Motorensparte schaffen. Die großen Teams könnten bald Milliarden wert sein. Selbst die Kleinen dürften im Wert auf Hunderte Millionen steigen. Jeder hat die Chance, Gewinne zu erwirtschaften. So schafft Liberty Media ein System wie im US-Sport. Jeder könnte dank Budgetdeckel eines Tages um Podestplätze fahren oder gar um Siege. Verlieren wird dank der Aussicht auf schwarze Zahlen erträglicher – selbst für große Hersteller.

Zehn Teams gehören dem exklusiven Zirkel an. Sie werden von steigenden Umsätzen profitieren, sofern Corona nicht dazwischenfunkt. Neueinsteiger müssten 200 Millionen bezahlen. Das steigert den Wert der Etablierten, gilt aber als Kritikpunkt: Wie sollen da je neue Teams kommen? Das F1-Management kontert: Ein Privatteam wie Andretti wäre in der Lage gewesen, 400 Millionen für Sauber auf den Tisch zu legen. Die Macher positionieren die F1 als „Kreis der Exzellenz“. Zwei Teams könnten laut Regeln noch dazustoßen, müssen aber Champions-League-Format haben.

Andreas Haupt
Redakteur



41 Supercross: Tony Cairoli glänzte auch bei seinem letzten Auftritt in Paris

HAUDIQUERT



Symbolcharakter: Norris kollidiert mit Sainz. Der McLaren hat einen Reifenschaden, Sainz fährt weiter

Eine schlechte Serie

Vier Punkte aus drei Rennen. McLaren hat den dritten Platz an Ferrari abgegeben, sieht sich aber weiter auf Kurs.

Von: **Michael Schmidt**

Nach dem GP Russland hatte McLaren noch 17,5 Punkte Vorsprung auf Ferrari. Nur drei Rennen später löste Ferrari seinen Dauerkonkurrenten als Dritter in der WM ab. Jetzt gehen die Italiener mit einem Vorsprung von 39,5 Punkten in die letzten beiden Rennen. Da bräuchte McLaren schon zwei Monza-Ergebnisse, um das noch aufzuholen. „Und Ferrari ein ganz schlechtes Wochenende, an dem sie leer ausgehen", ergänzt Teamchef Andreas Seidl. Die letzten drei Grands Prix haben dem britischen Traditionsrennstall die Bilanz verhagelt. Vier Punkte verteilt auf zwei zehnte und einen neunten Platz drücken den Punkteschnitt pro Start von 14,94 auf 12,90. Im letzten Jahr stand er bei 11,88.

Positiver Trend bestätigt

Obwohl diese Saison absehbar in einem vierten Platz enden wird, hat sie laut Seidl den Trend bestätigt. McLaren ist weiter auf dem Vormarsch. Dafür stehen der erste Sieg seit neun Jahren, ein Beinahe-Sieg und die Pole-Position in Sotschi, zwei schnellste Rennrunden und insgesamt fünf Podestplatzierungen. Der Abstand zur Spitze wurde weiter verkürzt, von durchschnittlich 1,142 auf 0,660 Sekunden. Auf den Geraden, in schnellen Kurven und in den Bremszonen konnte sich McLaren bereits mit den Besten messen. „Wir müssen uns in den langsamen und mittelschnellen Kurven mit großen Radien steigern. Für gewisse Strecken haben wir zu wenig Abtrieb, oder er ist zu wenig stabil", stellt Seidl fest.

> „Wir müssen realistisch sein. Platz 4 entspricht unseren Leistungen. Ferrari hatte im Schnitt das schnellere Auto."
>
> Andreas Seidl

McLarens Punktediät im härtesten Triple der Formel-1-Geschichte lag auch daran, dass Lando Norris und Daniel Ricciardo von Zwischenfällen verfolgt wurden, die nur zum Teil hausgemacht waren, während sich Gegner Ferrari stabilisiert hat, was sich auch in der Punkteausbeute zeigt: 18–19–10.

Norris musste in Mexiko einen Motorwechsel und die dazugehörige Startplatzstrafe verdauen. In Brasilien und Katar warfen ihn Reifenschäden zurück. Beide Male wäre ein zweistelliges Punkteresultat im Bereich der Ferrari möglich gewesen. Der Engländer durfte froh sein, überhaupt ein zählbares Resultat abgeliefert zu haben. Ricciardo startete mit einer Startkollision in Mexiko in das Triple. Der Australier warf optimistisch spät den Anker und hakte beim Mercedes von Valtteri Bottas ein. In Brasilien verhinderte Power-Verlust einen möglichen siebten Platz. Es war Ricciardos erster Ausfall nach 45 Zielankünften. In Katar war der achtfache GP-Sieger so wie Sebas-


XPB

tian Vettel im Startgetümmel am falschen Platz. Die Aufholjagd von Platz 16 wurde durch ungewöhnlich hohen Spritverbrauch gebremst. Drei Nuller sind ein Killer in dieser Phase der WM.

Ferrari hilft Hybridsystem

Die jüngste Flaute ändert nichts am Gesamteindruck des Teamchefs: „Wir befinden uns weiter auf dem richtigen Weg und können auch mit dem vierten Platz leben. Es war erwartbar, dass sich Ferrari nach der schlechten Saison im Vorjahr steigern würde. Im Durchschnitt hatte Ferrari das schnellere Auto. Das war eigentlich schon zu Saisonbeginn so, wenn wir ehrlich sind. Wir haben nur mehr aus unseren Möglichkeiten herausgeholt als sie. Das neue Hybridsystem hat ihnen am Ende sicher geholfen." McLaren hatte nach dem GP Holland sein Pulver verschossen. Dann kamen keine neuen Teile mehr ans Auto. Ferrari konnte mit dem PS-Gewinn im Antrieb seine Schwachstellen glattbügeln. Seitdem das neue Hybridsystem in den beiden Autos seine Arbeit verrichtet, gibt es keine Angststrecken mehr. Man ist auf den Geraden nicht mehr verwundbar, was auch den Chassis-Ingenieuren hilft, weil sie nichts mehr kompensieren müssen.

„Das Entwicklungstempo war hoch und treffsicher", freut sich Seidl trotz der Doppelbelastung, zwei total unterschiedliche Autos entwickeln zu müssen. Die Vorbereitung auf die Rennen, die Abläufe an der Strecke und die Strategien laufen trotz der Corona-Einschränkungen deutlich geschmeidiger ab als in der Vor-Corona-Zeit. McLaren liegt zwar in der DHL-Wertung der schnellsten Boxenstopps nur an achter Stelle, doch das hat für Seidl keine Aussagekraft: „Da werden nur die schnellsten Stopps gezählt. Konstanz ist mir wichtiger. Und da hatten wir in diesem Jahr keine richtig schlechten Stopps, die uns massiv Plätze gekostet hätten." Trotzdem gibt der Bayer im Reich der Engländer zu: „Im Schnitt hätte ich gerne um zwei Zehntel schnellere Boxenstopps. Da müssen wir noch an der Ausrüstung feilen." Bei Ferrari ist es umgekehrt. Die Italiener haben zwar 75 Prozent ihrer Reifenwechsel unter drei Sekunden abgespult, verloren aber drei Mal Plätze und Punkte, weil etwas massiv schiefgelaufen war.

Sorgenkind Ricciardo

Mit Lando Norris hat McLaren einen Mann der Zukunft. Daniel Ricciardo ist trotz der jüngsten Punkteflaute immer seltener ein Problemfall. Seit dem Sieg in Monza schien sich der Mann aus Perth stabilisiert zu haben. Nur hin und wieder sind Ausreißer dabei wie zuletzt in Losail. „Auf der Strecke kam alles zusammen, was Daniel mit unserem Auto nicht mag. Er hat kontinuierlich in jeder Kurve auf Lando verloren", stellte Seidl fest. Der Passauer hofft, dass die 2022er Autos dem Fahrstil seines Sorgenkindes wieder mehr entgegenkommen: „Damit wir wieder den Daniel sehen, den wir eingekauft haben."

McLaren arbeitet schon voll an der Zukunft. Der neue Windkanal und 360-Grad-Simulator wird den Rennstall aus Woking auf den Stand von Mercedes, Ferrari und Red Bull bringen. Eine Fertigstellung ist für Mitte 2022 angepeilt. Das erste Auto, das davon profitieren wird, ist der 2024er McLaren. Bis dahin haben auch die Kostendeckelung und der Neustart mit den Venturi-Autos ihre Wirkung entfaltet.

McLaren zählt neben Alpine zu den Teams, die kaum abrüsten müssen und deshalb weniger davon betroffen sind als die drei Topteams. In zwei Jahren, so Seidl, wird die Formel 1 für den Rennstall ein Profitcenter sein. Das auf Basis einer Fan-Umfrage beliebteste Team der Formel 1 hat in diesem Jahr schon 30 Prozent mehr Umsatz allein über die Sponsoren gemacht, seinen Merchandising-Umsatz um 143 Prozent gesteigert und seine Kontakte in den sozialen Netzwerken auf 6,5 Millionen Follower ausgebaut.

McLaren ist wieder eine feste Größe im Zirkus. Das zeigt sich auch daran, dass der zweiterfolgreichste Rennstall der Formel 1 als Partner bei einem möglichen Formel-1-Projekt von Audi an erster Stelle steht. ■


XPB

Ricciardo schreibt einen Nuller nach Kollision mit Bottas in Mexiko


WILHELM

Schlechte Serie: Ricciardo kam drei Mal in Folge nicht in die Punkteränge


XPB

Im Duell Ferrari gegen McLaren steht es 297,5:258 nach Punkten



WILHELM

Lewis Hamilton spricht im MSa-Interview über sein heißes WM-Duell mit Max Verstappen, die unerwarteten Probleme mit dem 2021er-Mercedes und den schwierigen Umgang mit der Corona-Pandemie.

Von: **Michael Schmidt**

Wie fühlt sich dieser WM-Kampf im Vergleich mit früheren Titel-Duellen an?
Ich habe in meiner Karriere schon einige heiße WM-Fights geführt. Sie sind alle irgendwo einzigartig. Es ist schwer zu sagen, dass einer härter ist als ein anderer. Als ich meinen ersten Titel in der Formel 1 gefeiert habe, war ich ja noch jung. Ich wusste noch nicht, wie es sich im Scheinwerferlicht anfühlt. Damals hatte ich ganz andere Gedanken im Kopf. Dieser Zweikampf jetzt ist auf seine Weise speziell. Der größte Druck kommt aber von der Pandemie. Die Isolation und die Unsicherheit im Umgang mit den Menschen machen einen monumentalen Unterschied.

War das anders letztes Jahr?
Definitiv. Letztes Jahr war die Saison kompakter. Die schwere Zeit dauerte nur sechs Monate. Jetzt haben wir diesen Zustand fast über ein ganzes Jahr. Die Regeln wurden in einigen Bereichen etwas gelockert. Da kann man leicht unvorsichtig werden. Mein Umgang mit sozialen Kontakten ist jetzt ganz anders, weil man zu allen auf Abstand geht und immer den Atem anhält, wenn sich Menschen um einen herum befinden.

Spüren Sie noch Langzeitfolgen Ihrer Corona-Erkrankung?
Die erste Saisonhälfte war eine der härtesten, die ich je erlebt habe. Mittlerweile fühle ich mich endlich wieder besser. Ich musste mich da richtig durchkämpfen. Ich habe mich auf das Erholungsprogramm konzentriert, habe Atemtechniken angewendet und bin fast täglich gerannt. Durch das intensive Training hatte ich auch in den heißeren Rennen nach der Sommerpause keine Probleme mehr. Ich glaube, dass ich es endlich los bin.

Nach Jahren der Dominanz wird Hamilton dieses Jahr von Max Verstappen richtig gefordert

XPB

Wie schätzen Sie Ihre eigene Leistung dieses Jahr ein?

„Wenn man zu stur ist, dann kommt es zum Crash“

Ich bin noch fokussierter, als ich es jemals war. Deshalb bin ich auch ganz zufrieden mit meiner Leistung. Das aktuelle Auto ist sehr schwer abzustimmen. Toto (Wolff) hat unser Auto früher mal als Diva bezeichnet. Dann ist dieses Auto jetzt eine Monster-Diva. In Kombination mit der verkürzten Trainingszeit macht es die Aufgabe, das richtige Fenster zu treffen, sehr schwer. Wenn man es nicht schafft, kann ich als Fahrer nicht das Maximum rausholen. In Brasilien war das Auto genau dort, wo ich es haben will. Das ist uns dieses Jahr aber höchstens ein- oder zweimal gelungen.

Verstappen kennt im Zweikampf keine Kompromisse. Wie geht man damit um?
Man muss einfach sehr vorsichtig sein. Vorsichtiger als jemals zuvor. Man muss wissen, was passieren kann, und immer bereit sein, eine Kollision zu verhindern. Auch wenn das bedeutet, die Strecke zu verlassen. Schließlich will man das Rennen ja beenden. Wenn man zu stur ist und seine Position verteidigt, dann kommt es zum Crash. In Brasilien habe ich sichergestellt, dass ich die Kollision vermeide. In solchen Situationen war ich immer sehr anständig, würde ich sagen.

Warum ist sauberes Fahren so wichtig? Viele große Rennfahrer waren alles andere als sauber – sogar Ihr großes Idol Ayrton Senna.
So hat mich mein Vater einfach erzogen. Er hat immer gesagt, dass ich die Antwort auf der Strecke geben soll. Ich wurde als Kind ordentlich rumgeschubst, sowohl in der Schule als auch auf der Strecke. Aber wir wollten die anderen auf die richtige Art bezwingen, nicht durch Kollisionen. Dann können sie hinterher nicht abstreiten, dass man besser ist. Dann gibt es keine Ausreden, wie bei einem Crash. Ich möchte der sauberste Fahrer sein und meine Ziele durch den reinen Speed, harte Arbeit und den nötigen Ehrgeiz erreichen. Sodass am Ende keiner infrage stellen kann, was ich geleistet habe.

Wird es nicht als Schwäche ausgelegt, wenn man eher einen Rückzieher macht?
Wenn man auf der Außenseite liegt, ist es fast immer die vernünftigere Option zurückzuziehen, um das Rennen zu beenden. Auf der Innenseite gab es Situationen, bei denen ich mich eindeutig im Recht gesehen habe, wie zum Beispiel in

> Ich möchte der sauberste Fahrer sein und meine Ziele durch Speed und harte Arbeit erreichen. Dann kann am Ende keiner infrage stellen, was ich geleistet habe.
>
> Lewis Hamilton

Silverstone. Mein Vorderrad lag da beim Einlenken auf der gleichen Höhe wie sein Vorderrad. Wenn ich in dieser Situation so gehandelt hätte wie Max in Brasilien, also auf dem Gas geblieben wäre, die Strecke verlassen und die Position gehalten hätte, wie wäre das dann wohl ausgegangen? Ich fühle mich nicht zu groß oder zu erfolgreich, um einem Kampf aus dem Weg zu gehen. Da muss man der Clevere sein. Manchmal verliert man dabei Punkte. Aber es geht hier ja nicht nur um mich. Hinter mir stehen 2000 Mitarbeiter. Eine einzige egoistische Aktion, bei der ich auf meinem Standpunkt beharre und das Rennen nicht beende, könnte mein ganzes Team am Ende des Jahres die Bonuszahlungen kosten. Und dazu kommt noch die Arbeit am beschädigten Auto.

Es gibt harte Fights auf der Strecke, aber keine persönliche Feindschaft gegenüber Verstappen. Warum eigentlich nicht?
Ich bin jetzt 36 Jahre alt und mache das schon so lange. Es ist nicht das erste Mal, dass ich mit einem Fahrer konfrontiert bin, der in gewisser Weise gut und schlecht ist. Ich fühle mich jetzt aber deutlich besser gerüstet, um mit dieser Situation umzugehen. Ich weiß, dass er ein superschneller Fahrer ist. Und er wird mit mehr Erfahrung sicher noch besser. Wenn ich auf mich selbst im Alter von 24 oder 25 Jahren zurückblicke, was ich damals für Fehler gemacht habe. Ich hatte zwar den Speed, aber ich musste viel lernen, als ich plötzlich im Rampenlicht stand. Damals habe ich nicht viel richtig gemacht. Deshalb werde ich so etwas auch niemand anderem vorhalten.

Einige Fahrer waren schon mit dem 2022er-Auto im Simulator. Sie auch?
Nein, noch nicht. Ich will mich ganz auf dieses Auto konzentrieren. Das ist schwer genug. Aber ich stehe natürlich mit dem Team in engem Kontakt. Ich frage immer wieder nach, wie der letzte Stand ist. Es gibt Dinge, die ich für das kommende Auto haben will, und auf diese Dinge achte ich. Bei der aktuellen Steigerungsrate im Windkanal würde es keinen Sinn machen, das Auto im Simulator zu fahren. Die Lernkurve verläuft immer noch sehr steil.

Sie haben sich immer aktiv eingemischt, damit das Auto Ihrem Fahrstil entspricht. Kamen Ihnen die Regeländerungen vor dieser Saison in die Quere?
Auf jeden Fall. Wir wussten, dass wir viel Abtrieb verlieren werden. Aber als uns dann das Ausmaß deutlich wurde, hat sich der ganze Charakter des Autos verändert. Wir haben viele Jahre daran gearbeitet, das Auto ins perfekte Arbeitsfenster zu bekommen. Es ist ein Albtraum, wenn man die gewohnten Werkzeuge dann nicht mehr nutzen kann. Aber irgendwie muss man einen Weg finden, mit dem geringeren Abtrieb zu leben. Ich habe viel im Simulator gearbeitet. Aber manchmal ist der Simulator auch nicht korrekt eingestellt. Dann kommen falsche Zahlen heraus. Man muss also vorsichtig mit den Daten umgehen und die richtigen Entscheidungen treffen. Das war dieses Jahr eine Achterbahnfahrt.

Waren die Vertragsverhandlungen eine Ablenkung?
Das ging dieses Jahr so schnell und reibungslos wie nie. Das war überhaupt keine Ablenkung. Rennen wie Brasilien sind dann eine Bestätigung für die Entscheidung. Ich arbeite jetzt schon zehn Jahre mit dem Team. Ein Freund und Kollege bei uns hat mir eine Nachricht geschickt, dass ich damit 2000 Leute inspiriert hätte. Ich habe geantwortet: Wenn ich nach zehn Jahren immer noch 2000 Leute inspirieren kann, dann muss ich wirklich am richtigen Ort sein und diesen Platz auch verdienen. Das gibt einem ein gutes Gefühl.

Sie bekommen 2022 mit George Russell einen neuen, jungen Teamkollegen. Erwarten Sie eine andere Intensität im internen Duell?
George ist ein sehr höflicher Mensch. Er ist supertalentiert, und es gibt jetzt schon jede Menge gegenseitigen Respekt. Er wird sicher schnell sein und gewinnen wollen, all das, was man sich für eine neue Rolle vornimmt. Ich erinnere mich, dass ich vor dem Duell mit Alonso gesagt habe, dass ich ihn direkt im ersten Rennen schlagen will. Ich erwarte, dass George mit der gleichen Einstellung an die Sache geht, sonst wäre er kein Siegertyp. Ich bin mittlerweile in einer anderen Position. Ich wünsche ihm wirklich den Erfolg. Es wird irgendwann den Punkt geben, an dem ich nicht mehr weitermache. Wenn er mein Teamkollege war, wird er der nächste Brite, den ich die Weltmeisterschaft gewinnen sehen will. Ich will ihn in unserem Duell natürlich schlagen, aber ich hoffe, dass ich auch einen positiven Einfluss auf ihn haben werde, wenn es zum Beispiel darum geht, mit dem Team zu arbeiten. ■



Lewis Hamilton

Geburtstag: 07. Januar 1985
Geburtsort: Stevenage
Herkunftsland: England

Formel 1

F2 und F3 werden grün

Die Formel 1 muss noch bis 2026 auf nachhaltigen Kraftstoff warten. In den Nachwuchsformeln kommt der synthetische Kraftstoff schon im nächsten Jahr, geliefert von der saudischen Firma Aramco.

Von: **Michael Schmidt**

Der Motorsport wird nur überleben, wenn er auf nachhaltige Technik setzt, entweder Hybrid oder CO_2-neutrale Kraftstoffe. Die Formel 1 muss noch bis 2026 warten. Der klimaneutrale Kraftstoff wird zusammen mit dem neuen Motorenreglement eingeführt.

In den Nachwuchskategorien geht es schneller. Die Formel 2 und die Formel 3 fahren schon im kommenden Jahr mit synthetischem Sprit, der auf der Basis von Abfällen gewonnen wird. Hersteller ist die saudische Mineralölgesellschaft Aramco, die auch zu den Seriensponsoren der Formel 1 zählt.

Die Einführung der neuen Benzintechnologie in der zweiten Kategorie bietet sich aus zwei Gründen an. In den Nachwuchsformeln gibt es einen Generalausrüster, in der Formel 1 herrscht Wettbewerb. Außerdem ist die Motorentechnik simpler und kann einfacher an den neuen Sprit angepasst werden. Die Formel 2 soll wie mit den 18-Zoll-Reifen ein Versuchslabor für die Königsklasse sein. ■



MOTORSPORT IMAGES

Die Nachwuchsklassen fahren zukünftig mit klimaneutralen Kraftstoffen

Formel 1

Motoren-Cap kommt

Die Formel 1 ist optimistisch, sowohl Porsche als auch Audi mit einem neuen Motoren-Reglement ab 2026 für sich zu gewinnen. Dafür soll es auch eine Budget-Obergrenze für die Entwicklung geben. Neueinsteiger könnten etwas mehr bekommen.

Von: **Andreas Haupt**

Die Puzzle-Steine fügen sich zusammen. Die Formel 1 boomt und macht sich attraktiv. Im Hauptquartier der Königsklasse ist man optimistisch, dass der VW-Konzern seine beiden Vorzeigemarken – Audi und Porsche – ab 2026 ins Rennen schickt. Selbst die etablierten Motorenhersteller Mercedes, Ferrari, Renault und bald Red Bull sind dafür zu Zugeständnissen bereit.

Technisch soll der neue Motor mit Wegfall der MGU-H abgerüstet werden. Der Stückpreis könnte von rund zwei Millionen auf etwa 1,3 Millionen US-Dollar fallen. Mit Einzug synthetischer Kraftstoffe werden die Motoren sauberer.

Dazu plant die Formel 1 analog zum Chassis mit einer Ausgaben-Obergrenze für die Motoren. Die letzten Zahlen, die auf dem Verhandlungstisch liegen, sprechen von 130 Millionen Dollar jährlich. Neueinsteiger könnten anfangs zehn Prozent mehr Budget erhalten. In den Jahren danach soll die Obergrenze schrittweise fallen. Ähnlich soll es sich bei den Prüfstandsstunden verhalten. Auch hier wird noch um die Details gerungen. Ein Insider: „Das ist nichts, was sich nicht lösen lassen würde. Grundsätzlich wollen wir alle, dass Audi und Porsche zu uns in die Formel 1 kommen.“

Der aktuelle Motor wird 2022 schrittweise eingefroren. Hier plant die Formel 1 eine Obergrenze von 95 Millionen US-Dollar. ■



SEAN BULL DESIGN

Die Formel 1 träumt von Audi und Porsche als neuen Wettbewerbern

NACHRICHTEN

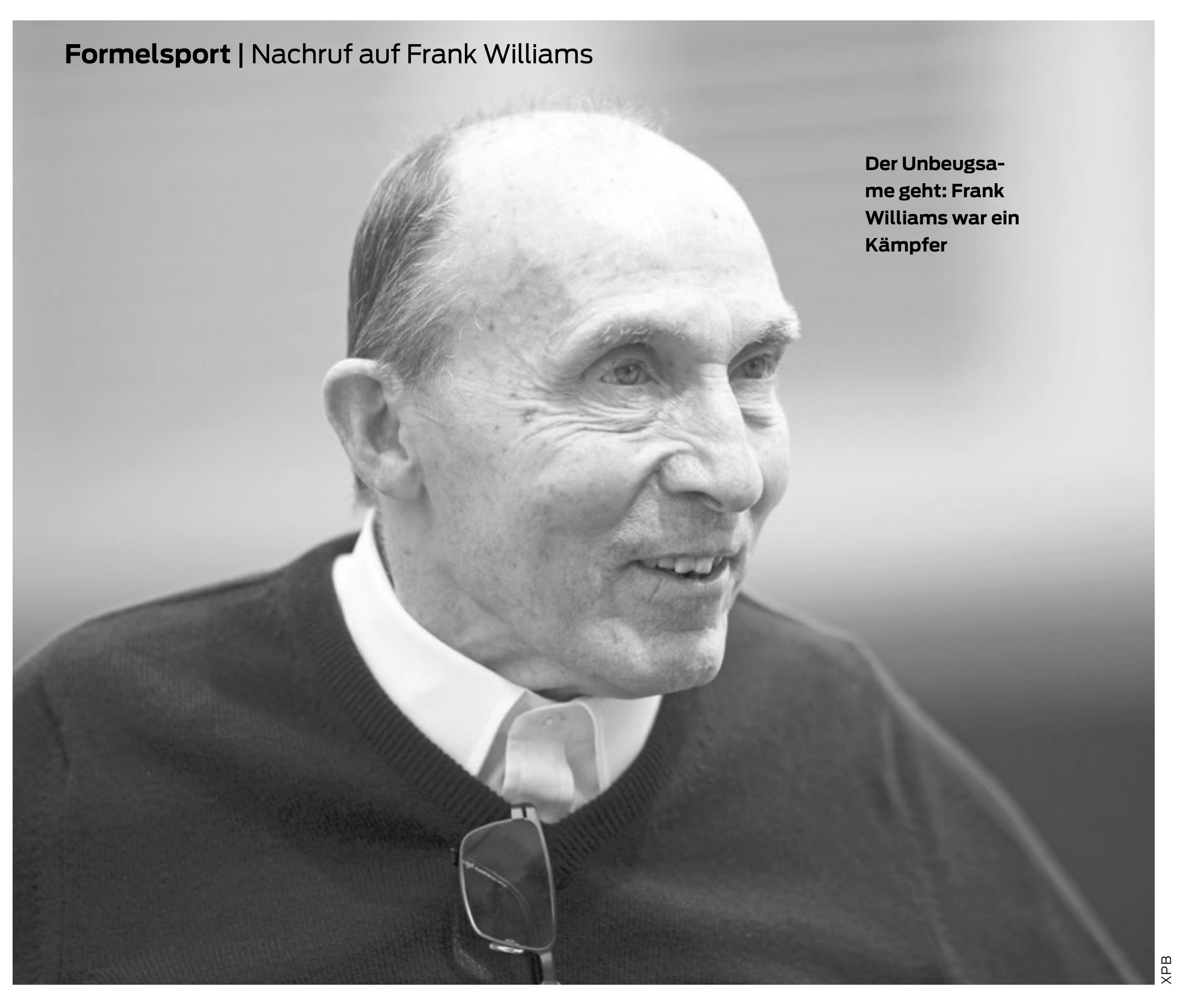
SPANIEN VERLÄNGERT
Die Formel 1 hat den Vertrag mit dem Circuit de Barcelona-Catalunya bis 2026 verlängert. Voraussetzung dafür war, dass die Betreiber sowohl in die Strecke als auch die Anlagen investieren. Zusammen wolle man eine Infrastruktur schaffen, bei der Nachhaltigkeit zur Benchmark wird.

ASTON WILDERT WEITER
Aston Martin wirbt weiter bei der Konkurrenz ab. Diesmal erwischt es Mercedes. Chef-Aerodynamiker Eric Blandin verlässt Brackley und heuert 2022 in Silverstone an. Wann genau der Ex-Mitarbeiter von Red Bull und Ferrari seinen Dienst antritt, ist noch nicht festgeschrieben. Der Übergang von Mercedes werde einvernehmlich verlaufen, beteuert Aston Martin.

VETTEL MIT SCHUMACHER
Zum zweiten Mal treten Sebastian Vettel und Mick Schumacher zusammen beim Race of Champions an. 2019 belegten sie in Mexiko den zweiten Platz. „In Schweden wollen wir es besser machen“, sagt Vettel. Das Race of Champions findet vom 4. bis zum 6. Februar 2022 statt.

BOSCHUNG BLEIBT
Ralph Boschung und Campos Racing arbeiten auch 2022 zusammen. Der 24-jährige Schweizer belegt aktuell den zwölften Rang in der Formel-2-Meisterschaft. Noch stehen die Rennen in Jeddah und Abu Dhabi aus. Boschung ist einer der erfahrensten Piloten in der Nachwuchsklasse. Er begann 2017 seine Laufbahn in der Formel 2 – bei Campos. Dan Ticktum verlässt hingegen die Rennserie. Ihn zieht es zu NIO in die Formel E.

TANK SELBST BAUEN
Haas wird auch 2022 so viele Teile von Ferrari beziehen wie möglich. Allerdings muss der US-Rennstall erstmals den Tank selbst bauen. So verlangen es die neuen Regeln.



Der Unbeugsame geht: Frank Williams war ein Kämpfer

XPB

Tod eines Unbeugsamen

Frank Williams zählt zu den bekanntesten und erfolgreichsten Teamchefs der Formel 1. Nach einem schweren Autounfall 1986 führte er seinen Rennstall vom Rollstuhl aus weiter. Der Unbeugsame ist am Sonntag im Alter von 79 Jahren gestorben.

Von: **Michael Schmidt**

Frank Williams war ein Kämpfer. Einer, der sich nie unterkriegen ließ. Nicht als er bis Mitte der 70er-Jahre ständig mit einem Bein vor der Pleite stand. Nicht als er im März 1986 nach einem Autounfall vom Hals abwärts gelähmt im Rollstuhl landete. Nicht als Ayrton Senna 1994 in einem seiner Rennautos starb. Nicht als ihn seine Motorenpartner Honda, Renault und BMW im Regen stehen ließen. Und auch nicht, als seine Autos in den letzten Jahren am Ende des Feldes herumgurkten.

Aufgeben war für den eisernen Frank nie eine Option. Der Motorsport war sein Lebenselixier. Er war hart im Nehmen, teilte aber auch hart aus. Als Clay Regazzoni für ihn 1979 in Silverstone den ersten Grand Prix gewann, musste der Schweizer allein feiern. Carlos Reutemann bekam im Titelrennen 1981 keine Unterstützung. Bei Williams tickten alle Uhren für seinen ersten Weltmeister Alan Jones. Damon Hill musste 1996 als Champion gehen. Er hatte zu lange um sein Gehalt gepokert. Am Sonntag, den 28. November, war der Kampf zu Ende. Frank Williams schlief im Alter von 79 Jahren friedlich ein, teilte seine Familie mit.

Frank Williams begann seine Karriere wie so viele Teamchefs seiner Ära als Rennfahrer, schaffte es bis in die Formel Junior und Formel 3. Er merkte aber schnell, dass es ihm an Talent fehlte. Organisieren lag ihm mehr. Er ließ befreundete Rennfahrer, die besser waren als er, in seinen Autos antreten. Zunächst lief alles wie geschmiert. Piers Courage fuhr 1969 in einem von Williams eingesetzten Brabham zweimal auf das Podium.

Tod eines Freundes

Ein Jahr später trat Williams mit seinem Schützling Courage mit einem Auto an, das von Alejandro de Tomaso in Auftrag gegeben und von Giampaolo Dallara bebaut wurde. Endlich eine eigene Identität. Doch der erhoffte Durchbruch wurde zu einer Katastrophe. Piers Courage verbrannte bei einem Unfall in Zandvoort, und Williams stand wieder vor dem Nichts. De Tomaso und Dallara zogen sich zurück.

Auf diese Tour tingelte Frank Williams weiter über die GP-Pisten. Er fand immer wieder Sponsoren und Konstrukteure, die ihm Autos bauten. Sie wurden mal nach dem Sponsor, mal nach dem Rennstallbesitzer benannt. Es war ein Leben von der Hand in den Mund. Der Ausdauer-Sportler nahm an Prominenten-Marathons teil, weil er die Siegprämie von ein paar Tausend Dollar brauchte. Er nahm, was er kriegen konnte. Hauptsache dabei sein, bei der schönsten Sache der Welt.

Ein Joint Venture mit Walter Wolf 1976 ging mangels Erfolg in die Brüche. Wolf machte alleine weiter und gewann 1977 mit seinem eigenen Auto gleich beim Debüt den ersten Grand Prix. Williams kaufte sich einen alten March und brachte den Belgier Patrick Nève an den Start. Sportlich herrschte Flaute. Doch finanziell war der umtriebige Engländer gerettet. Er lernte ein paar arabische Geschäftsleute kennen, die ihm Sponsoren aus Saudi-Arabien verschafften.

Goldader für den Bettler

Es war eine Geschichte wie aus 1000 und einer Nacht. Der einst bettelarme Williams hatte eine Goldader gefunden. Und er verbündete sich mit einem Konstrukteur, der damals erst ein Geheimtipp war. Damit ihm diesen Patrick Head keiner mehr wegnehmen konnte, bot er ihm 30 Prozent seiner neu gegründeten Firma Williams Grand Prix Engineering an. Head wollte eigentlich lieber Boote entwerfen. Es sollte sich für beide lohnen.

Mit dem Australier Alan Jones als Fahrer war das Trio perfekt. Drei raubeinige Männer, die auszogen, die Formel 1 auf ihre Art zu erobern. Patrick Heads erster Wurf, der pfeilförmige FW06, zeigte bereits, dass in ihm gute Gene steckten. Dem Auto fehlte nur Standfestigkeit. Das stellten Williams und Head für 1979 ab und brachten erstmals zwei Autos an den Start. Der FW08 war das bessere Groundeffect-Auto als das Original von Lotus. Mit fünf GP-Siegen zählte Williams nun zum Establishment. 1979 ging der WM-Titel noch einmal an Ferrari. Ein Jahr später räumte der erzbritische Rennstall beide WM-Pokale ab. Als Jones abtrat, kam mit Keke Rosberg das nächste Raubein. Der Finne, der im Jahr davor nicht einen WM-Punkt geholt hatte, wurde 1982 mit nur einem einzigen Sieg Weltmeister.

1983 landete Frank einen weiteren Coup. Williams wurde das Werksteam von Honda. Es dauerte zwei Jahre, bis die Japaner den bes-

ten Turbomotor hatten. 1986 trat Williams mit einem Superteam an. Der Ästhet Nelson Piquet und der Kämpfer Nigel Mansell. Dass zwischen den beiden Fahrern Eiszeit herrschte, störte den Teamchef nicht. Im Gegenteil. Es war gewollt. Die beiden Teambesitzer sahen die Abneigung der beiden Fahrer als Motivationsspritze.

Das Leben nach dem Unfall

Am 8. März 1986 änderte sich das Leben des Emporkömmlings dramatisch. Es passierte nach Testfahrten in Le Castellet. Auf der Fahrt zum Flughafen in Marseille überschlug sich Frank Williams mit dem Mietwagen in ein Feld. Brüche und Stauchungen im Halswirbelbereich führten zur fast vollständigen Lähmung von Armen und Beinen. Die ersten paar Tage war nicht einmal sicher, ob er überhaupt überleben würde.

Als er über den Berg war, befahl er dem Rest der Truppe, die Amtsgeschäfte in seinem Sinne weiterzuführen, bis er wieder einsatzbereit sei. Patrick Head wurde kommissarisch Teamchef. Nur 125 Tage nach dem Unfall ließ sich Williams beim GP England in Brands Hatch in die Garage des Teams rollen, nur um zu zeigen: Ich bin wieder da.

Frank Williams ließ seine Behinderung nie als Ausrede gelten. Er wollte auch kein Mitleid. „Ich bin ja selbst schuld, war viel zu schnell unterwegs. Wenn ich mich über irgend jemand ärgern wollte, dann über mich selbst." Fabrik und Motorhome wurden behindertengerecht umgebaut. Der Rennsport hielt ihn am Leben. Kein anderer Tetraplegiker hat so lange überlebt. Das ging nur mit eiserner Disziplin. Jede Erkältung war ein Risiko.

Zu stolz für einen Kniefall

Der Sohn eines Offiziers hat sich nie beklagt. McLaren-Chef Ron Dennis klaute ihm die arabischen Sponsoren und Honda. Die Japaner hatten ihm die WM-Niederlage 1986 nie verziehen. Auch der dritte WM-Titel von Nelson Piquet 1987 konnte das gestörte Verhältnis nicht mehr kitten. Honda hätte nur unter einer Bedingung weitergemacht. Wenn Williams Mansell vor die Tür gesetzt und stattdessen den Japaner Satoru Nakajima verpflichtet hätte. Der stolze Frank zeigte Honda die kalte Schulter. Da fuhr Williams 1988 lieber ein Jahr mit Judd-Motoren hinterher.

Mit Renault fand der britische Rennstall schnell Ersatz. Und in dem jungen und genialen Konstrukteur Adrian Newey die ideale Ergänzung zu dem bodenständigen Patrick Head. Williams mit den WM-Titeln 1992, 1993, 1996 und 1997. Williams war das Team, zu dem alle Fahrer wollten. Ayrton Senna bot sich sogar umsonst an. Erst 1994 wurde ein Platz für den Wunschpiloten des Teamchefs im Rollstuhl frei. Alain Prost trat zurück. Ayrton Senna war aus Sicht von Williams der perfekte Rennfahrer. Die Ehe der Erfolgreichen dauerte nur vier Monate. Dann endete sie in Tränen. Ayrton Senna fuhr in Imola in einem Williams in den Tod. Nur eines stritt der Mann, der 1999 von der Queen zum Ritter geschlagen wurde und für seine Erfolge mit Renault in Frankreich zum Ritter der Ehrenlegion ernannt wurde, immer ab: Es war nicht eine gebrochene Lenkung, die zu Sennas Unfall führte.

2000 fand Sir Frank in BMW einen neuen Motorenpartner, 2001 mit Michelin eine Alternative zu Bridgestone. Das Zweckbündnis mit den Bayern war nie von Harmonie geprägt. BMW wollte zu viel mitreden. Ein einziges Mal kam die englisch-bayerische Coproduktion dem WM-Titel nahe. Die Chance 2003 wurde durch individuelle Fehler von Team und Fahrern verpasst.

Ab 2006 gingen Williams und BMW getrennte Wege. Es folgten acht Jahre mit wechselnden Motorenlieferanten, von Cosworth über Toyota bis zu Renault. Bei dem neunfachen Teamweltmeister blätterte schnell der Lack ab. Partner und Sponsoren wandten sich ab. Williams musste etwas tun, das er früher nie getan hätte. Er brauchte Paydriver wie Pastor Maldonado oder Lance Stroll, um zu überleben. Einziger zählbarer Erfolg dieser Ära war der letzte GP-Sieg 2012 in Barcelona.

Erst 2014 fand Sir Frank in Mercedes wieder eine neue Heimat. Nach zwei dritten Plätzen und neuer Hoffnung rutschte das Traditionsteam aus Grove ans Tabellenende ab. Die Verbitterung über den Niedergang und die Behinderung hinterließen Spuren. Im März 2013 ernannte Frank seine Tochter Claire zur Co-Chefin. Der Mann, der dem Sport 50 Jahre lang seinen Stempel aufgedrückt hatte, verschwand auf Raten. 2020 wurde der Rennstall an die New Yorker Investmentgesellschaft Dorilton Capital verkauft. Nur noch der Name blieb. Doch mit dem Besitzerwechsel war auch die Lebensflamme des Unbeugsamen erloschen. ■


XPB

Geburtstagsparty: Ecclestone gratuliert Frank zum Siebzigsten


WILHELM

Alte Zeiten: Head, Williams, Reutemann und Jones


WILHELM

Konfliktpotenzial: Williams ließ Mansell und Piquet gegeneinander fahren


WILHELM

Ersatzfamilie: Williams mit Teamchefs und Fahrern in Abu Dhabi 2010



BMW

BMW-Sportchef Mike Krack präsentierte in Atlanta erste Designstudien für das neue LMDh-Projekt

BMW

BMW-Sportchef Mike Krack über den Stand beim neuen BMW M4 GT3, die Trennung zwischen Werks- und Kundensport, die Perspektive in der DTM und die Entwicklung des LMDh-Autos für 2023.

Von: **Marcus Schurig**

Die Entwicklung des neuen GT3-Autos auf Basis des M4 ist jetzt abgeschlossen?
Wir haben mit der sogenannten Vorproduktion des M4 GT3 begonnen, wo wir erste Fahrzeuge vor dem Serienanlauf zu Versuchszwecken aufbauen. Damit simulieren wir den Produktionsprozess, wie bei einer Generalprobe. Dazu haben wir bei der finalen Spezifikation noch die Erfahrungen vom 24h-Rennen in Sebring Ende November genutzt, das war sozusagen unsere letzte große Nagelprobe, wo wir noch mal viele Kilometer auf einer der härtesten Rennstrecken der Welt abspulen konnten. Wenn es in Sebring hält, dann hält es bekanntlich überall.

Dazu gab es noch einen Test in Daytona. Warum?
Wir sind nach Sebring noch mal in Daytona gefahren, weil wir da vor ein paar Jahren beim Debüt des M8 GTE Probleme mit dem Frontsplitter im Oval gehabt haben. Wir wollten jetzt absolut sichergehen, dass sich so etwas beim M4 nicht noch einmal wiederholt. Daytona ist dann wirklich der letzte Test, dann ist die Entwicklungsphase offiziell abgeschlossen. Danach beginnt dann der Produktionsanlauf und die Auslieferung des M4 GT3.

Das Feedback der Kunden war sehr positiv, während die Resonanz beim Vorgänger ja eher mau war …
Das ist eine zutreffende Beschreibung, wir hatten mit dem M6 GT3 nur wenige Kunden, was auch damit zu tun hatte, dass das Auto ein sehr kleines Fenster hatte, wo es optimal funktionierte, und dieses kleine Fenster konnten nur Profis unter optimalen Voraussetzungen voll ausnutzen. Der Fokus beim neuen GT3-Auto lag primär auf guter Fahrbarkeit, damit auch die Amateurfahrer mit dem Auto gut zurechtkommen. Mit dem Feedback der Kunden sind wir wirklich zufrieden,

„Wir haben Respekt vor der LMDh-Herausforderung“

wir haben jetzt sogar ein kleines Luxusproblem, denn die Kunden haben uns mit Bestellungen förmlich überrannt.

Sehen wir den M4 GT3 im nächsten Jahr in der GTD-Pro-Klasse für Werksteams?
Wir haben uns als BMW Motorsport an den Beratungen und der Formierung der GTD-Pro-Klasse in der IMSA-Meisterschaft intensiv und aktiv beteiligt, und damit ist unser Interesse gesetzt. Wenn man für ein Thema so stark pusht, dann muss man am Ende auch mitmachen, das ist klar. Dazu ist Nordamerika der stärkste M-Markt der Welt.

Fährt BMW 2022 nur die vier langen IMSA-Läufe im Endurance Cup oder die volle Saison?
Nein, ich denke, man muss die volle Saison fahren. Nach meiner Einschätzung tut man sich als Hersteller keinen Gefallen, wenn man nur die vier langen Rennen bestreitet, weil man dann bei der Balance of Performance (BOP) automatisch hinten runterfällt. Da haben wir in diesem Jahr ein bisschen Lehrgeld bezahlt, und wenn man das noch mal entscheiden müsste, würden wir es wahrscheinlich anders machen.

Also fährt BMW 2022 die volle Saison in der GTD-Pro? Und mit dem Rahal-Team?
Wir versuchen die volle Saison zu bestreiten, in Daytona und in Sebring starten wir sicher mit zwei Autos. Ob wir dann die komplette Saison mit zwei Autos fahren, müssen wir sehen, denn wir werden im kommenden Jahr mit der Entwicklung des LMDh-Autos bei der Kapazität eingeschränkt sein. Wir können es uns nicht erlauben, Kompromisse einzugehen, dafür ist das LMDh-Thema für BMW zu wichtig. Das Team von Bobby Rahal ist seit 2009 unser Partner, und wir sind mit der Partnerschaft sehr zufrieden. Vor dem Hintergrund wäre es komisch, wenn BMW einen anderen Partner als Rahal auswählen würde, das bezieht sich sowohl auf GTD-Pro wie auch auf LMDh.

Wäre es für Sie okay, wenn ein GT3-Privatteam zwei Profis anheuert und auch in der GTD-Pro antritt?
In der Theorie haben wir dann ein Problem, weil unsere Grundregel lautet, dass wir als Hersteller nicht gegen unsere Kunden antreten. Aber dadurch, dass die BOP für beide Klassen identisch ist, könnte ein Team diesen Weg theoretisch beschreiten. Am Ende entscheidet der Kunde, was er macht. In dem konkreten Fall hätten wir als BMW kein Problem, aber mit so einer Entscheidung käme dann notgedrungen ein Beipackzettel für das Werksteam – denn der König ist bei uns der Kunde.

> „Das Finale am Norisring war ein Rückfall in das alte DTM-Schema, das hat aus meiner Sicht keine Zukunft. Wir hätten keine Stallregie angewendet.“
>
> BMW-Sportchef Mike Krack

Die IMSA lässt Werkswagen in der GT3 zu, die WEC wohl nicht. Ihre Meinung?
Wenn ich ehrlich bin, muss ich sagen, dass ich dazu keine richtige Meinung habe. In den SRO-Serien fahren Pro-Pro- und Pro-Am-Autos im gleichen Rennen, die IMSA macht es ab 2022 genauso. Klar ist, dass man die Amateurfahrer im Langstreckensport braucht, die benötigen eine Plattform, wo sie antreten können, das ist gesetzt und klassischer Kundensport. Ich finde es auch gut, wenn Kunden mit ihrem GT-Auto in Le Mans fahren können. Prinzipiell halte ich die Entscheidung der IMSA für richtig. IMSA-Boss John Doonan sagt: Wir schreiben die Klasse aus, dann soll der Markt entscheiden. Wenn es genügend Hersteller gibt, die das machen wollen, warum soll ich das als Serienbetreiber verbieten oder unterbinden?

Steht BMW in der DTM vor ähnlichen Konfliktlinien?
Was unser Engagement in der DTM betrifft, so diskutieren wir das intern sehr kontrovers, denn in der Vergangenheit war die DTM für uns ein Werkseinsatz. Jetzt fährt die DTM mit einem Kundensportauto, das jeder kaufen kann. Wo soll man die Serie einordnen? Da sind wir uns intern noch nicht so ganz einig. Bei einem Werkseinsatz sagt das Werk an, aber das Interesse des Werkes ist nicht deckungsgleich mit dem der Kunden. Werksunterstützung ist wie ein Schieberegler – da gibt es verschiedene Stufen.

Und wo steht bei BMW der Schieberegler in der DTM?
Was ich als Hersteller in der DTM nicht mehr machen will, ist einen Truck voll mit Ingenieuren an die Strecke zu bringen, weil wir sonst die Fehler aus der Vergangenheit wiederholen, und dann fangen wir in drei Jahren wieder bei null an. Das Finale am Norisring war ein Rückfall in das alte DTM-Schema, das hat aus meiner Sicht keine Zukunft. Wenn wir im Finale in der Situation gewesen wären, hätten wir sicher nicht mit Stallregie eingegriffen, das haben wir intern bereits diskutiert. Ich bin Sportsmann und will, dass der Beste gewinnt. Andere sehen solche Fragen ausschließlich durch die Markenbrille, und ich will das gar nicht verurteilen. Aber das ist nicht der Weg von BMW.

Wie ist der aktuelle Stand beim LMDh-Projekt?
Wir waren bezogen auf die Zeitachse die Letzten, die auf den LMDh-Zug aufgesprungen sind, dementsprechend haben wir jetzt den größten Zeitdruck. Generell ist die Entwicklung ein heißer Ritt, denn wenn man 2023 in Daytona am Start stehen will, muss das Auto im Sommer 2022 homologiert werden, und bis da muss die Testphase im Kern abgeschlossen sein. Wir haben keine großen Zeitpolster als Reserve, es muss jetzt alles funktionieren. Porsche macht noch 2021 seinen Rollout – wir sind sechs Monate dahinter, das ist die Realität. Deshalb versuchen wir viele Dinge vorzuziehen, die wir erst machen wollten, wenn das Auto fährt. Wir haben uns zum Beispiel ein LMP2-Auto besorgt, um damit Erfahrungen im Testbetrieb zu sammeln, denn wir haben bei BMW Motorsport halt auch nicht die große Sportwagen- und Prototypenerfahrung. Wir haben Respekt vor dieser Herausforderung.

Fährt BMW 2023 nur in der IMSA-Serie?
Wir haben wie erwähnt eine enge Zeitschiene und nicht sonderlich viel Erfahrung in dem Segment. Das hat zur Folge, dass wir uns fokussieren müssen, wir können nicht auf allen Hochzeiten tanzen. Deswegen fahren wir 2023 auch nicht in Le Mans. Wir konzentrieren uns im ersten Jahr des LMDh-Projekts auf Amerika, also auf den weltweit wichtigsten M-Markt.

Wird es bei BMW LMDh-Kundenautos geben?
Kundensport ist aufgrund des Fahrzeugkonzeptes definitiv ein Thema für BMW. IMSA hat die Fahrzeuge so ausgelegt, dass sie für den Kundensport prädestiniert sind, und das ist einer der Gründe, warum wir so ein Auto bauen. LMDh ist Kundensport, zwar auf einem Topniveau, aber von der Stoßrichtung her ist es Kundensport, und deshalb muss man es als Hersteller unterstützen. Allerdings widmen wir uns dem Kundensportthema erst nach 2023.

Das Finale in Atlanta war das letzte Rennen für den M8. Ihre Bilanz zur GTE-Ära?
Ich fand, dass die GTE-Autos sehr coole Rennautos waren. Daher ist es sehr schade, dass diese Ära jetzt endet. Als wir 2018 mit dem M8 GTE dazugekommen sind, war das alles sehr schwierig. Ich muss aber sagen, dass unser US-Einsatzteam Rahal Racing einen guten Job bei der Weiterentwicklung und Anpassung auf die amerikanischen Strecken gemacht hat, nachdem wir ihnen die Freiheiten gaben, Dinge beim Setup anzupassen und zu ändern. Der M8 GTE ist mittlerweile ein wirklich gutes Rennauto geworden. ■

Titel für Toyota und Subaru



GTA

In einem dramatischen Finale auf dem Fuji Speedway sicherte sich das Toyota-Team TOM'S den Titel in der GT500-Klasse. In der GT300-Division feierte R&D Sport bereits im Debütjahr des neuen BRZ GT300 die Meisterschaft. Nach zwei gut gemanagten Corona-Jahren blicken die Organisatoren nun hoffnungsvoll auf die Zukunft – allerdings wohl ohne DTM-Kooperation.

Von: **Philipp Körner**

Kein Super-GT-Rennen ohne Action und Drama: Auch die Saison 2021 endete mit einem Paukenschlag. Nachdem über viele Runden der Stanley-Honda-NSX-GT mit der Nummer 1 wie der sichere GT500-Meister und damit Titelverteidiger erschien, stellte ein unglücklicher Kontakt mit einem GT300-Auto alles auf den Kopf. Der ironischerweise ebenfalls aus dem Honda-Lager stammende ARTA-NSX-GT3 hatte sich in der Anfahrt zur ersten Kurve radikal verschätzt und den GT500-Honda abgeschossen. Dieser musste daraufhin mit einem Schaden an die Box. Somit war der Weg frei für den TOM'S-Toyota (#36) mit der markanten orangefarbenen „au"-Lackierung, der die starke Toyota-Leistung beim zweiten Saisonlauf auf dem Fuji Speedway krönte. Für dessen Fahrerduo Yuhi Sekiguchi und Sho Tsuboi war es obendrein der erste Sieg in diesem Jahr. Tsuboi erklärte nach dem Rennen: „Nach der Qualifikation war ich über den vierten Startplatz enttäuscht, aber beim Start hat mein Kollege dann alles gegeben, um uns nach vorne zu bringen. Während meines Stints konnte ich nur daran denken, dass wir den Titel gewinnen müssen. Ich könnte kaum glücklicher sein."

Eigenbau schlägt zurück

In der zweiten Division GT300 verlief die Titelfahrt des Subaru BRZ von R&D Sport nicht ganz so stressig. Seine Besatzung, bestehend aus Takuto Iguchi und Hideki Yamauchi, hatte bereits vorher fleißig Punkte gesammelt und brauchte dementsprechend nur ein solides Rennen. Ein dritter Platz erfüllte diese Vorgabe locker. Takuto Iguchi resümiert: „Ich kann immer noch nicht glauben, dass wir Meister geworden sind. In der ersten Jahreshälfte hatten wir noch größere Probleme mit dem neuen BRZ, doch dann hat sich unsere harte Arbeit mit guten Ergebnissen bezahlt gemacht."

Bei dem Subaru handelt es sich nur inoffiziell um ein Werksauto, da in der GT300 keine Hersteller erlaubt sind. Im Vergleich zu den klassischen FIA-GT3-Autos, die immer noch einen Großteil des Klassenfeldes ausmachen, haben die GTA-GT300 mehr Designfreiheiten, die speziell auf den japanischen Markt zugeschnitten sind. Die GTA-GT300-BOP wird von der Orga GTA erstellt. Die GT3-BOP kommt von der SRO und wird speziell für die besonderen Gegebenheiten Japans entwickelt. In den Rennen treten beide Konzepte auf Augenhöhe gegeneinander an.

Im Gegensatz zu vielen anderen Sportwagen-Serien wurde die Super GT nur zu Beginn hart von der Pandemie getroffen. Der Deutsche Jens Sobotta, Szene-Kenner und TV-Kommentator, berichtet: „Trotz der schwierigen Lage hat die Super GT die letzten beiden Jahre dank eines ausgetüftelten Infektionsschutzkonzepts der Dachorganisation GTA sehr gut überstanden. 2021 konnte man selbst die kleineren Kurse wie Okayama, Sportsland SUGO oder Autopolis wieder besuchen, die letztes Jahr der Schere zum Opfer gefallen waren. Erstmals waren auch bei durchweg allen Läufen wieder Fans zugelassen."

Zum Finale am Fuji Speedway kamen insgesamt 58 500 Fans – selbst unter normalen Umständen ein sehr solides Ergebnis. Auch die Sponsoren und Hersteller haben der Super GT ihre anhaltende Hilfe zugesagt und laut Sobotta dafür auch außergewöhnliche Maßnahmen ergriffen: „Honda, Nissan und Toyota unterstützten sogar die anfänglichen Bemühungen für umfangreiche PCR-Tests."

Class 1 lebt weiter

Da die Kooperation mit der DTM angesichts des Wechsels auf GT3-Autos vorerst vom Tisch zu sein scheint, wollen die Verantwortlichen der GTA die Zukunft des Class-1-Konzepts nun selbst in die Hand nehmen. „Ein weiterer wichtiger Punkt: der Umweltschutz. Bereits 2023 möchte man mit klimaneutralem Benzin fahren. Die drei großen Hersteller haben hierfür auch bereits erste Tests mit ihren Motoren durchgeführt. Wichtig ist auch die Partnerschaft mit der Super Formula, da dort die gleichen Aggregate von Toyota und Honda zum Einsatz kommen", erklärt Sobotta die Pläne der Macher um Serienchef Masaaki Bandoh.

Da auch im kommenden Jahr noch die Auswirkungen der Pandemie im internationalen Rennsport zu spüren sein werden, hat man bei der Kalenderplanung den Fokus wieder auf Japan gerichtet. Dort könnte es jedoch zu ein paar Überraschungen für die Fans kommen. „2022 möchte man den Kalender mit gleich drei Langstreckenrennen ausstatten. Am Final-Wochenende verriet Masaaki Bandoh, dass man Pläne habe, neben den traditionellen Fuji 500 km auch erstmals seit 2019 das 500-Meilen-Rennen auf der gleichen Strecke wiederzubeleben sowie ein zeitbasiertes Ausdauerrennen in Suzuka abhalten möchte", so der Experte Sobotta. Die Expansion nach Südostasien solle aber spätestens 2023 wieder verstärkt werden, denn man wolle überall den Coolness-Faktor der Autos zeigen. ■



GTA

Erfolgreiches Debüt: Direkt in seinem ersten Jahr wird der neue BRZ Meister

IGTC: GT-Promoter Ratel fürchtet nach Kyalami-Verschiebung weitere Absagen

„Ein schwieriger Winter"

Nach dem Auftauchen einer neuen Coronavirus-Variante in Südafrika wird GT-Promoter Stéphane Ratel das für den 4. Dezember angesetzte Finale der Intercontinental GT Challenge (IGTC) in Kyalami absagen müssen. Im Gespräch mit Motorsport aktuell erklärt Ratel, warum er mit vielen weiteren Problemen rechnet.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**



IGTC

Ob das 9h-Rennen in Kyalami nachgeholt werden kann, steht in den Sternen

Vielleicht hatten wir alle zu früh geglaubt, dass die Pandemie schon vorüber sei." Erst kürzlich hatte auch GT-Promoter Stéphane Ratel noch die Hoffnung, 2023 eine annähernd reguläre Saison in den GT-World-Challenge-Serien in Asien, Europa und Amerika durchführen zu können. Erst kürzlich finalisierte der Franzose die IGTC-Pläne für 2022, wonach Bathurst im Februar und eventuell Suzuka im August wieder in den Kalender zurückkehren sollten.

Binnen weniger Wochen verdüsterten sich jetzt die Prognosen: Steigende Fallzahlen in Europa könnten zu Lockdown-ähnlichen Zuständen führen. Dazu tauchte letzte Woche in Südafrika eine neue Coronavirus-Variante auf, woraufhin viele Staaten den Flugverkehr nach Südafrika aussetzen. „Man bekommt zurzeit einfach keine Flüge mehr", so Ratel. Damit steht das für den 4. Dezember geplante 9h-Rennen in Kyalami vor der Absage: „Wir bemühen uns noch um einen Ersatztermin, aber ich bin mir nicht sicher, dass das funktioniert", sagt Ratel, „weil die neue IGTC-Saison schon im Februar beginnen soll."

Doch Ratel ist überhaupt nicht sicher, wie es diesen Winter im Rennsport weitergehen wird: „Das Rennen in Kyalami wird nicht das einzige Problem sein", folgert Ratel. „Bisher haben sich Virusvarianten immer schnell auf globaler Ebene verbreitet. Wenn das diesmal auch wieder so ist, dann sehe ich nicht, dass zum Beispiel die geplanten Rennen im Mittleren Osten wie in Dubai stattfinden", so Ratel. „Das bedeutet dann aber auch, dass unser IGTC-Auftakt in Bathurst Ende Februar schon wieder unter Druck stehen könnte, obwohl wir den Termin gerade erst bestätigt hatten."

Ratel folgerte am Montag: „Ich sehe eine neue Welle von Reisebeschränkungen aufziehen – und das wird sicher nicht ohne Rückwirkungen auf den globalen Motorsport bleiben." ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

STARTZEIT IM GT MASTERS

Nach vielen Diskussionen über die späten Startzeiten im ADAC GT Masters kehrt man 2022 wieder zu Rennen rund um die Mittagszeit zurück. Der Start erfolgt dann die ganze Saison über sowohl Samstag als auch Sonntag um 13 Uhr. TV-Partner Nitro überträgt ab 12.30 Uhr.

NLS-JAHRBUCH 2021

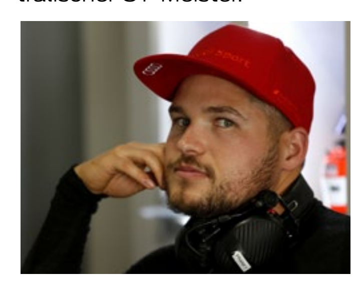
Noch ein passendes Weihnachtsgeschenk gesucht? Dann ist das NLS-Jahrbuch vielleicht etwas für den Weihnachtsbaum. Auf über 256 Seiten mit 800 Bildern finden sich spannende Geschichten zur Saison 2021. Die Texte sind auf Deutsch und Englisch, ein Statistikteil rundet das Buch ab. Das Buch ist ab Dezember beim Gruppe C Motorsport Verlag für 35 Euro erhältlich.

DTM ODER GT MASTERS?

Nach der ersten GT3-Saison der DTM denken in der Winterpause einige GT3-Teams verstärkt über einen möglichen Wechsel nach. Dabei gibt es vor allem Gerüchte um die Porsche-Teams. Dass SSR ernsthaft überlegt, ist kein Geheimnis mehr. Aber auch das Team75 von Timo Bernhard zieht die DTM in Betracht. Laut Bernhard kommt es darauf an, für welche Serie sich das bessere Paket bietet. Eine Entscheidung soll noch dieses Jahr fallen. Das ADAC GT Masters bekommt in der nächsten Saison mit dem Team von Jörg van Ommen und Philipp Zakowski einen Neuzugang, das Duo setzt in der GT3 und GT4 auf Mercedes-AMG.

MIES IN AUSTRALIEN

Christopher Mies ist der erste internationale Pilot, der seit über 20 Monaten wieder an einem Autorennen in Australien teilnimmt. Der Audi-Werksfahrer unterstützt Yasser Shahin in der GT World Challenge Australia und startet außerdem in der TCR-Klasse mit einem Audi RS 3 LMS TCR. Diese Möglichkeit ergab sich erst kurzfristig dadurch, dass Australien seit dem 1. Dezember die sehr strengen Einreisebestimmungen erstmals wieder gelockert hat. Für Mies ist es ein Comeback in Down Under: Er wurde dort im Jahr 2015 Australischer GT-Meister.



REIFEN: DEBATTEN AM RING

Das Thema Reifen auf der Nürburgring-Nordschleife kocht wieder einmal hoch. Demnächst soll in einem Meeting mit den Reifenherstellern abgestimmt werden, wie die nächsten Schritte aussehen. Die Reifenanzahl soll laut einer DMSB-Roadmap generell aus Nachhaltigkeitsgründen reduziert werden. Nun ist im Gespräch, ob man den Plan etwas vorzieht und nur noch zwei statt drei Mischungen ab 2022 erlaubt. Es wird auch diskutiert, ob man bereits früher Reifen einführt, die statt bisher 7 bis 8 Runden in Zukunft 12 bis 15 Runden halten. In dem Zusammenhang wird von Doppelstint-Reifen gesprochen.

FERRARI: NEUE LMH-DETAILS

Ferrari-Sportchef Antonello Coletta hat die Zeitleiste für das Hypercar-Projekt konkretisiert: Die Designphase ist mittlerweile vollständig abgeschlossen, inklusive der Hybridauslegung. Ab Januar beginnt der Aufbau des ersten Hypercar-Prototypen, die Testphase soll im Juni 2022 beginnen. Coletta hofft darauf, dass das Renndebüt in Amerika erfolgen kann, was darauf hindeutet, dass Ferrari mit einem Hypercar-Debüt beim ersten WM-Lauf der Saison 2023 in Sebring plant. Als Fahrer sind offenbar Pier Guidi und Calado bereits gesetzt.

Der britische Bayer

Furchterregende Mercedes-Flugeinlagen, ein dramatischer Toyota-Reifenschaden und die ersten Schritte von Audi: Die 24 Stunden von Le Mans 1999 waren gleich auf mehreren Ebenen denkwürdig. Der damalige Gewinner, der BMW V12 LMR mit der Nummer 15, steht jedoch bis heute im Schatten dieser Ereignisse. Warum BMWs bislang einziger Gesamtsieger mehr als nur ein Abstauber ist.

Von: **Philipp Körner**

Selten stimmt der Spruch „Geschichte wird vom Sieger geschrieben“ so sehr wie im Motorsport. Egal wie hart umkämpft das Rennen gewesen ist oder wie viel Glück schlussendlich im Spiel war: Im Nachhinein erinnert man sich meist nur an den Gewinner. Oder wie die Pop-Band ABBA resümiert: „The winner takes it all.“ Dass ausgerechnet beim bisher einzigen Gesamtsieg von BMW im Jahr 1999 stattdessen die Verlierer in die kollektive Erinnerung der Fans eingehen sollten, gehört zu den ironischeren Kapiteln des Motorsports. Dabei bietet der siegreiche BMW V12 LMR (Le Mans Roadster) eigentlich alles, was es für eine Legendenbildung braucht. Der offene Prototyp, der in Kooperation mit Williams entwickelt und von Schnitzer eingesetzt wurde, gewann mit den 12 Stunden von Sebring und den 24 Stunden von Le Mans 1999 die beiden wichtigsten Prototypen-Rennen des Jahres direkt bei seinem Debüt. Mit den Trios JJ Lehto/Jörg Müller/Tom Kristensen (Sebring) und Joachim Winkelhock/Pierluigi Martini/Yannick Dalmas (Le Mans) war zudem namhaftes Personal am Steuer.

Lehren aus dem Vorjahr

Damit der LMR zum Sieger werden konnte, musste allerdings erst sein Vorgänger, der LM, krachend scheitern: Ärgerliche Radlagerschäden warfen die beiden Werksautos 1998 früh aus dem französischen Klassiker. Die Techniker der britisch-bayerischen Kooperation spornte die Niederlage jedoch dazu an, eine stark überarbeitete Variante zu entwickeln, die mit vielen Neuerungen aufwartete. Zum Beispiel setzten die Entwickler rund um John Russell dank des schmalen, einseitigen Überrollbügels einen neuen Trend, der daraufhin über viele Jahre die Optik der Le-Mans-Prototypen bestimmen sollte. Grundlage dafür war eine kluge Interpretation des Regelwerks.

Und auch sonst war das asymmetrische Design des LMR um etliches radikaler. Neben einer neuen Kühlungsarchitektur mit großen Lufteinlässen neben dem Fahrer gestaltete man auch die Front komplett neu, um die schmerzhaften Effizienz-Einbußen der Aerodynamik zu eliminieren. Nur die Grundstruktur des Fahrzeugs und der Le-Mans-erprobte 6,0-Liter-V12-Saugmotor überlebten die Fehlersuche durch die Ingenieure.

Am 27. Dezember 1998 wurde schließlich mit dem Bau von Chassis Nummer eins begonnen. Mitte Januar führte das Team den Roll-out in England durch. Nach ausgiebigen Tests in Jarama, Le Castellet, Miramas und im amerikanischen Homestead gewann der LMR nur drei Monate später das legendäre 12-Stunden-Rennen auf dem erbarmungslosen (Ex-) Flugplatzkurs von Sebring und reiste dementsprechend mit den besten sportlichen Referenzen nach Le Mans.

Schnitzer zaubert

Dort war das sportliche Niveau angesichts der Werkskonkurrenz von Mercedes und Toyota jedoch noch mal ein ganzes Stück höher. Allein dem Projekt der Japaner sagte man ein Budget von 120 Millionen Mark nach. Und auch Mercedes ging bei der Vorbereitung nicht weniger ambitioniert zu Werke. Auf dem Papier galt BMW dementsprechend als klarer Underdog. Doch die Bayern ließen sich davon nicht beeindrucken und gaben das Ziel aus, mit Haltbarkeit und schnellen Stopps zu punkten. Ein Plan, der sich über die 24 Stunden zur Siegstrategie mauserte. So brannte die Konkurrenz zwar noch zu Beginn das befürchtete Feuerwerk ab, aber die verbes-


MOTORSPORT IMAGES

WilliamsF1 unterstützte bei der Entwicklung


HANS-DIETER SEUFERT

Der Diffusor hat die maximal erlaubte Breite


HANS-DIETER SEUFERT

Luftig und schlicht: das Cockpit des V12 LMR

DIE ERFOLGE



MOTORSPORT IMAGES

Debüt: 12 Stunden von Sebring 1999
Le-Mans-Einsätze: 1 (als LMR)
Einsatzzeit: 1999/2000
Le-Mans-Siege: 1
Weitere Erfolge: Sieg 12 Stunden von Sebring 1999, ALMS-Vizetitel 1999/2000

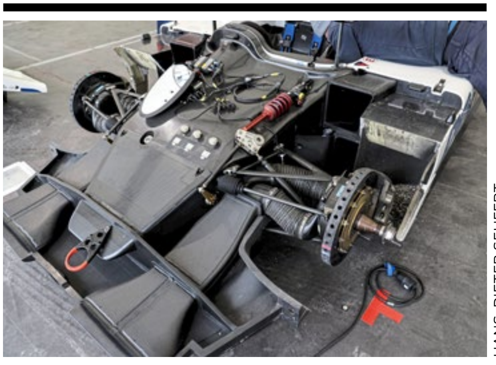
DAS DETAIL



HANS-DIETER SEUFERT

Der Motor des BMW V12 LMR, ein 6,0-Liter-V12-Sauger mit vier obenliegenden Nockenwellen, konnte bereits vor 1999 Rennsport-Geschichte schreiben. Als Antrieb der GT1-Version des McLaren F1 gewann der mehrmals leicht modifizierte Zwölfzylinder nicht nur die 24 Stunden von Le Mans 1995, sondern auch die BPR-Meisterschaften der Jahre 1995 und 1996. 1997 bescherte er McLaren und BMW außerdem den GT1-Klassensieg und Gesamtplatz 2 – mit nur einer Runde Rückstand auf den siegreichen Joest-TWR-Porsche. Bei der LMR-Version liegt das maximale Drehmoment von 670 Nm bei 4500 Umdrehungen an, bis zu 8000/Minute sind möglich. Das Verhältnis Bohrung x Hub gibt BMW mit 86 x 85,94 mm und die Verdichtung mit 13:1 an.

DIE TECHNIK



HANS-DIETER SEUFERT

Bezeichnung: BMW V12 LMR
Chassis: Kohlefaser und Aluminium
Motor: 12-Zylinder-V-Saugmotor, ca. 580 PS bei 6500/min
Getriebe: 6-Gang, sequenziell
Vorderachse: Doppel-Querlenkerachse, Pushrod
Hinterachse: Doppel-Querlenkerachse, Pushrod
Reifen: vorne: 33/65-18, hinten: 36/71-18 (Michelin Radial)
Länge: 4650 mm
Breite: 2000 mm
Höhe: 1020 mm
Radstand: 2790 mm
Spur vorne: 1641 mm
Spur hinten: 1596 mm
Tank: 90 l
Gewicht: 900 kg (Mindestgewicht)



SVEN KLITTICH

Der einseitige Überrollbügel basierte auf einer cleveren Regel-Auslegung und setzte sich daraufhin als Standard durch

serte Sparsamkeit und die schnellen Stopps der Schnitzer-Crew hielten die LMR nicht nur in der Spitze, sondern brachten sie auch in Führung.

Während das schon häufig erklärte Schicksal bei Mercedes und Toyota seinen berüchtigten Lauf nahm, kamen die beiden BMW gut durch die Nacht. Zu diesem Zeitpunkt war jedoch noch das Trio Lehto/Kristensen/Müller das bessere der beiden. Doch dann schlug das Drama auch bei BMW zu: Ein Teil des Stabilisators hatte sich gelöst und drückte auf das Gasgestänge. Lehto verunfallte und zog sich eine Schnittwunde am rechten Knie zu. Nach einer starken, aber von einem Reifenschaden plötzlich beendeten Drangphase eines verfolgenden Toyotas konnte sich der verbliebene BMW mit der Nummer 15 am Ende durchsetzen. Ohne das Problem wäre es aber womöglich noch knapp geworden, wie Charly Lamm damals mit Freudentränen gestand.

Während die Welt verwundert nach Erklärungsversuchen für die dramatischen zwei Renntage suchte, verschob BMW seinen Fokus auf die im Aufbau befindliche Formel-1-Kooperation mit Williams. Der V12 LMR kam im Jahr 2000 noch in der American Le Mans Series zum Einsatz, in der er einige Podien sammelte. Für internationale Aufmerksamkeit sorgte allerdings nur ein Überschlag von Bill Auberlen auf der Road Atlanta – der ironische Schlusspunkt. ■

„Die Fahrer sind Genies, aber ...“

Nach 168 WM-Starts, 91 Podiumsplätzen, 54 Siegen und acht WM-Titeln hängt Julien Ingrassia seinen Helm an den Nagel. Wir sprachen mit dem 42-Jährigen über seinen Fahrer Sebastien Ogier, den besonderen Moment und mangelnde Wertschätzung gegenüber Copiloten.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach der Zieldurchfahrt in Monza wurden Sie heftig von ihren Gefühlen überwältigt ...
Auf dem Weg vom Ziel bis zum Stop war eine ganz besondere Stimmung im Auto. Wir beide wussten, an welchem Punkt wir sind. Ich war einfach nur glücklich mit Séb zusammen zu sein, und meine Karriere so zu beenden.

War das der Plan?
Drei Monate zuvor habe ich Séb gesagt, dass ich aufhören werde. Von da an war es schwierig, nicht an diesen letzten Moment zu denken, und mich weiter darauf zu konzentrieren, einen möglichst perfekten Job zu machen, um den Titel zu holen. Zudem wollten wir unbedingt auch diese Rallye gewinnen und den Leuten zeigen, dass wir immer 100 Prozent geben. Im Ziel war mir und wohl auch Séb klar, dass wir am Ende einer 15-jährigen Traumreise angekommen sind. Da bricht dann alles heraus. Wir hatten beide Tränen in den Augen, es war sehr emotional.

Gibt es den oder die Momente, an welche Sie besonders gerne zurückdenken?
Viele. Gar nicht mal die Siege und Titel oder der eine oder andere heftigere Unfall. Ich bin ein normaler Mensch und weiß um mein tolles Leben. Es sind also eher kleine Dinge, die mich berühren, und die ich nie vergessen werde. Als wir uns das erste Mal trafen, der erste gemeinsame Streckenaufschrieb, oder als wir zu unserer ersten WM-Rallye nach Mexiko geflogen sind – zwei junge Franzosen aus der Pampa mit miserablem Englisch, die keine Ahnung hatten, wie ihnen geschieht. Der Showstart in Mexiko, das war wie auf einem anderen Planeten.



ROESELER

> „Ohne einen guten Copiloten kann auch der beste Pilot nicht gewinnen. Diesen Respekt vermisse ich.“
>
> Julien Ingrassia

Und dann sind Sie auf den Geschmack gekommen?
Warum nicht? Wir wollten immer gut sein, um weiter dabei zu sein. Wir mussten immer sehr hart arbeiten und haben nie vergessen, dass unser Ziel war, die Spitze zu erreichen. Oben angekommen, war es schwerer und schwerer, auch oben zu bleiben. Monza war für mich der perfekte Moment, um aufzuhören.

Die Fahrer stehen im Rampenlicht, die Beifahrer werden oft nicht einmal erwähnt. Wie sehr ärgert Sie das?
Das ist sehr frustrierend, um höflich zu bleiben. Keine Frage, was die Fahrer mit so einem Auto machen, welchen Speed die gehen, ist einfach unglaublich, das sind echte Genies. Aber ohne einen guten Copiloten kann auch der beste Pilot nicht gewinnen. Diesen Respekt vermisse ich schon sehr. Am Unsäglichsten war es, als die FIA zeitweilig die Beifahrer-Namen von den Seitenscheiben entfernte. Mir und meinen Kollegen geht es sicher nicht ums Rampenlicht, aber etwas mehr Wertschätzung haben die Beifahrer verdient. Ältere Copiloten sind perplex, was wir heute alles tun. Den Aufschrieb erstellen und dem Fahrer auf den Punkt vorlesen, ist das eine. Zudem bist du die Schnittstelle zwischen Fahrer, Team, Marshals, Stewarts und so weiter. Ich könnte hier so viel aufzählen.



ROESELER

Wachablösung: Erst Aufmucken gegen Loeb, dann Sieg in Griechenland 2011



Julien Ingrassia

Geburtstag: 26. November 1979
Geburtsort: Aix-en-Provence (F)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
2002: erste Rallye
2006: erstmals mit Ogier
2007: Sieger Peugeot Cup
2008: 1. von 168 WM-Läufen Junior-Weltmeister
2010: 1. von 54 WM-Siegen
2013–16: 4 x Weltmeister (VW)
2017/18: 2 x Weltmeister (M-Sport)
2019: WM-3. (Citroën)
2020/21: 2 x Weltmeister (Toyota)

Hobbys
Skifahren, Musik, Golfen

Bitte, gerne ...
An einem Rallye-Wochenende stehe ich um vier Uhr morgens auf und bin um Mitternacht wieder im Bett. Dazwischen ist volles Programm und höchste Konzentration. Zwischen den Prüfungen sind nicht nur Reifen zu wechseln und Streckennotizen anzupassen. Es gibt Bulletins zu beachten, Streckenvideos zu checken und und und. Bei neuen Rallyes reise ich zwei Tage früher an. In Kenia schaute ich mir nicht nur die wichtigsten Punkte an, sondern checke auch die Verkehrssituation oder die Verkehrsschilder auf den Verbindungsetappen. All das kommt nachher dem gemeinsamen Erfolg zugute. Deshalb sollte man den Beifahrern mehr Wertschätzung entgegenbringen.

Und was machen Sie nun?
Jetzt schalte ich erst einmal ein, zwei Gänge zurück und kümmere mich um anderes. Ich will Klavier spielen lernen. Aber ich habe auch Ideen für den Rallyesport und will mich in anderer Funktion einbringen. Meine Zeit als Copilot ist aber vorbei. ■



Da war die Welt noch in Ordnung: Evans mit der neuesten Version des Toyota Yaris Rally1

JULIEN PIXELRALLYE

Rallye-WM

Ogier in der Warteschleife

Nach einem Testunfall von Elfyn Evans mit dem neuen Yaris Rally1 musste Toyota die Testfahrten abbrechen. Weltmeister Sébastien Ogier muss weiter auf seine erste Ausfahrt im Hybrid-Boliden warten.

Von: **Reiner Kuhn**

Sieben Wochen vor dem Saisonauftakt bei der Rallye Monte Carlo gibt es keine Zeit mehr zu verlieren. Deshalb geben sich die Werksteams auf den verfügbaren Teststrecken in den französischen Seealpen die Türklinken in die Hand. Toyota machte den Anfang und schickte am Mittwoch als ersten seiner drei Werkspiloten Elfyn Evans mit der aktuellsten Version des Yaris Rally1 los. Nach einer ersten Inspektion der FIA-Techniker wurde die Aerodynamik nochmals reduziert – so sind unter anderem die markanten Finnen auf den vorderen Kotflügeln verschwunden.

Am Donnerstag sollte Weltmeister Sébastien Ogier mit seinem künftigen Copiloten Benjamin Veillas übernehmen und auf der früheren Monte-Prüfung am Col de Faye nahe seinem Geburtsort Gap erstmals den neuen Hybridboliden ausführen. Es kam anders: Evans flog mit dem Prototyp von der Strecke. Der Waliser als auch sein Beifahrer Scott Martin blieben unverletzt. Nach der Bergung war klar, dass man die Testfahrten erst einmal abbrechen muss. Ob nur die benötigten Ersatzteile beim Testteam vor Ort fehlen oder die Beschädigungen am Toyota Yaris Rally1 zu groß sind, wollte man bei Toyota nicht kommentieren. Fakt ist jedoch, dass der Unfallwagen zurück nach Finnland zur Analyse und Reparatur gebracht wurde.

Damit dürfte Ogier erst in der ersten Dezemberwoche im ungewohnten Neuwagen Platz nehmen können, um sich zu entscheiden, ob, wie viele und welche WM-Läufe er nach der schon bestätigten Rallye Monte Carlo bestreiten will. Derweil könnte der ebenfalls zur Untätigkeit verdammte Kalle Rovanperä im winterlichen Finnland gemeinsam mit Neu-Teamkollege Esapekka Lappi die Tests für die Rallye Schweden und folgenden Schotter-Läufe forcieren. ■

Rallye-WM

Loeb erneut im Puma

Auch M-Sport testete in Südfrankreich den Ford Puma Rally1 für den WM-Auftakt. Am Steuer alle Werksfahrer – und erneut Sébastien Loeb.

Direkt nach der Rallye Monza reiste M-Sport weiter und schlug seine Zelte 100 Kilometer westlich in den französischen Seealpen unterhalb von Sisteron auf. Nur zwei Tage nach der Zieleinfahrt beim Saisonfinale teilten sich am Dienstag Gus Greensmith und Adrien Fourmaux das Cockpit des neuen Ford Puma Rally1. Am Mittwoch übernahm Neuzugang Craig Breen den Hybridboliden und komplettierte die Vorbereitungstests der M-Sport-Stammfahrer.

Der Donnerstag war dann für Sébastien Loeb reserviert. Bei insgesamt maximal 30 der streng reglementierten Testtage ein klares Zeichen, dass sich der 47-jährige Rekord-Champion und die Führung der britische Edelschmiede einig sind, Loeb beim WM-Auftakt mit einem vierten Auto starten zu lassen. ■ RK



JULIEN PIXELRALLYE

Loeb lässt mal wieder die Katze los: Nicht sein erster Test im Puma Rally1

Rallye-WM

Hyundai ohne Tarnkleid

Hyundai drückt auf die Tube und wechselt für die vorweihnachtlichen Testfahrten vom i20-Prototyp auf eine Wettbewerbsversion des i20 Rally1.

Hyundai lässt als Erster die Hüllen fallen und verzichtet anders als M-Sport und Toyota bei den jüngsten Testfahrten auf eine Erlkönig-Tarnlackierung, mit der man versucht, den Wettbewerbern das Ausmachen von Details zu erschweren.

Am vergangenen Sonntag begann die mehrtägige Testsession. Den Anfang hinterm Steuer des blütenweißen Hybrid-Boliden machte der aus privaten Gründen beim Saisonfinale fehlende Ott Tänak. Auch kurz vor der Rallye Monza spulte der Este schon wertvolle Testkilometer im i20 Rally1 ab. Anfang der Woche soll neben Thierry Neuville auch Junior Oliver Solberg zum Zuge kommen. Damit scheint klar, dass der 20-jährige Schwede neben seinem Heimspiel auch beim Saisonauftakt im dritten Werkswagen auf Punktejagd geht. ■ RK



HYUNDAI

Heiß auf Weiß: In den Höhenlagen driftete Tänak durch den Neuschnee

Timmy Hansen und Johan Kristoffersson sorgten für Spannung bis zum Schluss. Die WM endet punktgleich

Eifel-Krimi

Die sensationelle Aufholjagd des Titelverteidigers: Johan Kristoffersson schnappt Timmy Hansen beim Doppellauf in der Eifel auf den letzten Metern den Titel weg.

Von: **Sven Kopf**

Rallycross am ersten Advent, das war ein absolutes Novum für alle Beteiligten – Schneefall inklusive. Trotzdem fanden ein paar Tausend hartgesottene Fans den Weg zum Nürburgring, und sie sollten wahrlich nicht enttäuscht werden.

Bisher hatte die Familie Hansen die Saison dominiert, Kevin gewann den Saisonauftakt und wurde anschließend von seinem älteren Bruder Timmy überholt, der die Tabellenführung nicht mehr aus den Händen gab. Titelverteidiger Johan Kristoffersson konnte im Laufe der Saison den anfangs komfortablen Vorsprung von Timmy stetig verkürzen. 17 Punkte Rückstand waren immer noch ein dickes Brett, aber beim ersten Rallycross-Wochenende in der Eifel seit 1993 standen ja zwei Läufe auf dem Programm.

Mit den Hyundai-Piloten Niclas Grönholm und Krisztian Szabo, rechnerisch hatten sogar fünf Fahrer Chancen auf den Titel. Zusätzliche Spannung boten die Gaststarter, die dem Saisonfinale immerhin 14 Teilnehmer bescherte. Am Samstag beeindruckte Yury Belevskiy, der seinen Audi S1 aus dem Team Volland für die EM 2022 erprobte. Auf Anhieb sprang der frischgekrönte ERX3-Champion am Samstag als Zweiter aus dem Stand aufs Podium. Leider fehlten deutsche Teilnehmer, denn das Team von Münnich Motorsport weilte in Russland beim WTCR-Finale und hatte keine Kapazitäten für das Heimrennen frei.



RED BULL

Aus dem Stand Weltspitze: RX3-Champion Yury Belefskiy fuhr auf Rang 2

Feiner Kies, fiese Curbs

Der Veranstalter hatte ein paar tolle Schotterpassagen vorbereitet. Tückisch waren allerdings die zusätzlich montierten, steilen Curbs, die zum Griff nach den Sternen einluden. Ollie O'Donovan und Krisztian Szabo kamen noch glimpflich davon, Hervé Knapick (Citroën) überschlug sich über den Fangzaun und flog mit dem Heli mit angeknackstem Arm ins Hospital, wo man den Franzosen auch noch positiv auf Covid-19 testete, mit der Folge, dass alle Fahrer zum Schnelltest beordert wurden. Im Zeitplan klaffte ein Dreistundenloch, das Programm schrumpfte auf nur noch zwei Vorläufe. Knapick entblödete sich nach der Rückkehr nicht, durchs Fahrerlager zu spazieren. Mit 250 Euro Strafe für den Bruch der Quarantäne-Regel kam er glimpflichst davon.

Der Samstag wurde zur Galavorstellung von Kristoffersson. Der Champion gewann die Quali,


KOPF

Turbulenter Hervé Knapick: Erst Salto, dann Hubschrauber, dann Geldstrafe



RED BULL

Kristoffersson: Vierter WRX-Titel in fünf Jahren für König Johan

RED BULL

Stein des Anstoßes: Timmy Hansen schiebt Grönholm aus dem Weg

RÜCKKEHR DER LEGENDE

GCK TRITT 2022 MIT EINEM LANCIA INTEGRALE AN

Tausendsassa Guerlain Chicherit erfüllt sich einen Traum und baut für die kommende Saison einen Lancia Delta Integrale auf, allerdings mit völlig neuer Technik und 680 rein elektrischen PS. Den wiedergeborenen Italiener soll es in einer Auflage von 50 Stück auch als Straßenversion geben.


GCK

In der WRX-Saison plant Chicherit vorerst nur mit einem Auto, allerdings nicht für sich selbst. „Ich habe nicht die Zeit", sagte der Franzose, der nebenbei noch einen Brennstoffzellen-Buggy für die Rallye Dakar entwickelt.

sein Semifinale und das Finale – Idealpunktzahl für den Schweden. „Das ist mir zum ersten Mal gelungen in diesem Jahr", freute er sich bei der Pressekonferenz. Timmy Hansen machte da schon ein ernsteres Gesicht. Es schien, als hätte der Tabellenführer beim Endspurt ein wenig die Nerven verloren. Im Semifinale erhielt er für ein unsanftes Überholmanöver eine Handvoll Strafsekunden und wurde dadurch zurückgestuft. Sein Vorsprung hatte sich halbiert, und er ahnte nicht, dass es noch viel schlimmer kommen sollte. Im Finale hatte er beim Start Grönholm aus dem Weg geräumt. Zum Abendbrot erhielt er dafür die Quittung: Disqualifikation im Finale – abermals halbierte sich sein Vorsprung, nur noch vier magere Pünktchen lag er vor Kristoffersson. Hansen kämpfte um Schadensbegrenzung.

Da waren's nur noch zwei

Am Sonntag war klar: Die Entscheidung konnte nur noch zwischen Kristoffersson und Hansen fallen. Hansen schloss die Quali als Zweiter hinter Kristoffersson ab, büßte daher nur ein Pünktchen ein. Kristoffersson legte vor und gewann das erste Semifinale. Hansen zog nach, schickte aber in der ersten Kurve wieder Grönholm in die Wiese. Sieben Strafsekunden bedeuteten die letzte Startreihe im Finale und nur noch einen einzigen Punkt Vorsprung. Nach wahrem Katapultstart in Kurve 1 schon direkt hinter Kristofferson, eilten beide Titelaspiranten sofort in die Jokerlap. Der mäßig gestartete Kristoffersson fand sich hinter Kevin Hansen, der sich mühte, Kristoffersson aufzuhalten, doch Timmy konnte nicht aufschließen. Profiteur war der diesmal unbedrängte Niclas Grönholm, der seinen dritten Saisonsieg feierte. Mit Rang 3 machte Kristoffersson exakt jenen einen Punkt gut, der ihm in der Rechnung fehlte. Weil er drei Siege aufweisen kann und Hansen nur zwei, ging die Krone an den Titelverteidiger. Erst nachdem sich der Pulverdampf verzogen hatte, konnten auch die Hansens feiern. Sie holten erneut die Teamweltmeisterschaft. ■

RENNEN 1 - HALBFINALE 1

1.	Kristoffersson	Audi S1
2.	Grönholm	Hyundai i20
3.	Szabo	Hyundai i20
4.	Chicherit	Renault Mégane
5.	K. Hansen	Peugeot 208
6.	Kristensson	Ford Fiesta

RENNEN 1 - HALBFINALE 2

1.	Belevskiy	Audi S1
2.	Ide	Audi S1
3.	T. Hansen	Peugeot 208
4.	Jeanney	Hyundai i20
5.	Marklund	Hyundai i20
6.	Karai	Audi S1

FINALE

1.	Kristoffersson	Audi S1
2.	Belevskiy	Audi S1
3.	Szabo	Hyundai i20
4.	Grönholm	Hyundai i20
5.	T. Hansen	Peugeot 208
6.	Ide	Audi S1

RENNEN 2 - HALBFINALE 1

1.	Kristoffersson	Audi S1
2.	Belevskiy	Audi S1
3.	Szabo	Hyundai i20
4.	Grönholm	Hyundai i20
5.	T. Hansen	Peugeot 208
6.	Ide	Audi S1

RENNEN 2 - HALBFINALE 2

1.	Kristoffersson	Audi S1
2.	Ide	Audi S1
3.	Chicherit	Renault Mégane
4.	Szabo	Hyundai i20
5.	Karai	Audi S1
6.	Belevskiy	Audi S1

FINALE

1.	Grönholm	Hyundai i20
2.	K. Hansen	Peugeot 208
3.	Kristoffersson	Audi S1
4.	T. Hansen	Peugeot 208
5.	Chicherit	Renault Mégane
6.	Ide	Audi S1

MEISTERSCHAFTSSTAND FAHRER

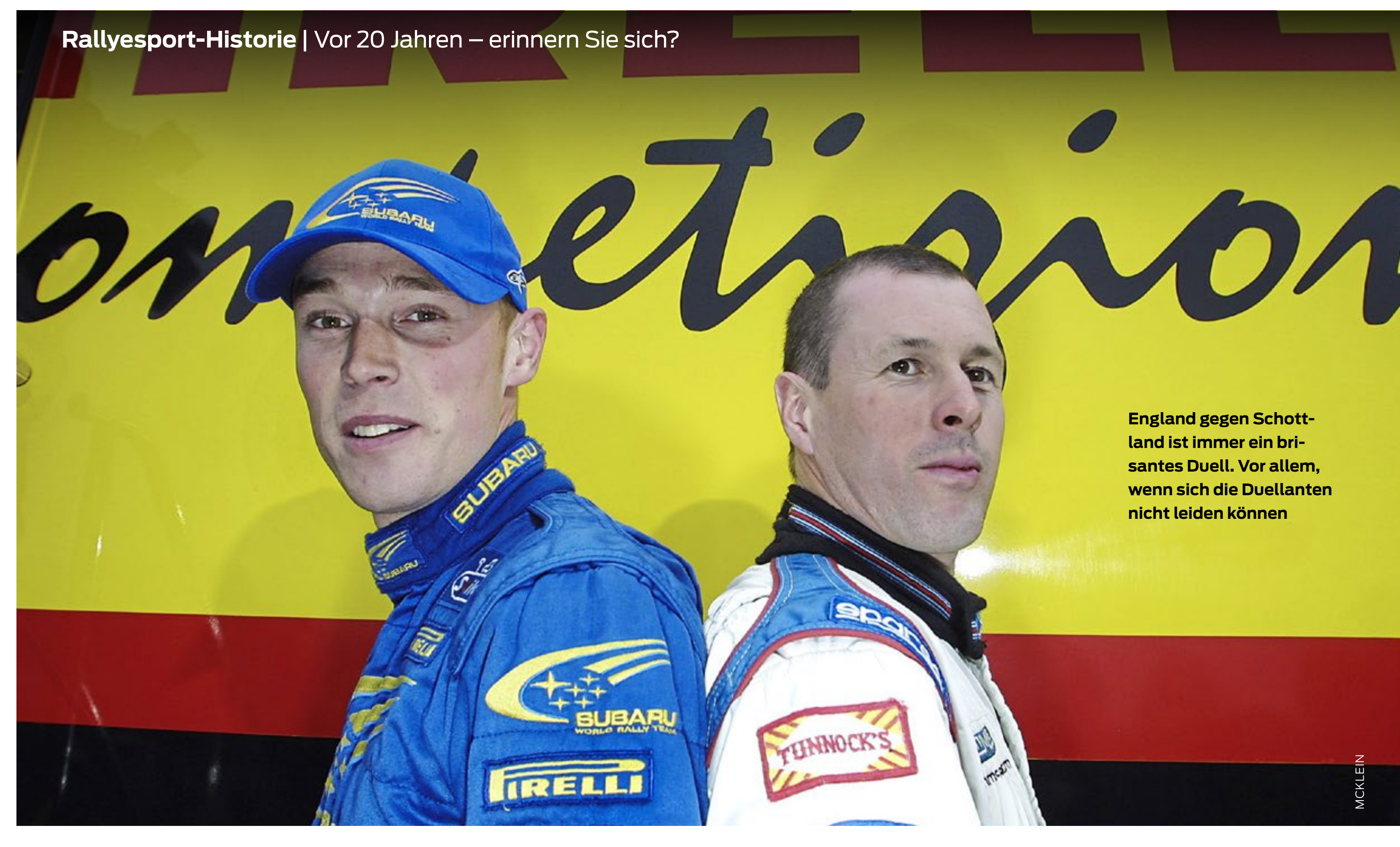
1.	Johan Kristoffersson	217 Punkte
2.	Timmy Hansen	217
3.	Niclas Grönholm	197
4.	Kevin Hansen	191
5.	Krisztian Szabo	162
6.	Enzo Ide	125

MEISTERSCHAFTSSTAND TEAMS

1. Hansen World Rallycross Team	408 Punkte
2. GRX-Set World RX Team	359
3. KYB EKS JC,	342


KOPF

Grönholm: Sieg und WM-Dritter



England gegen Schottland ist immer ein brisantes Duell. Vor allem, wenn sich die Duellanten nicht leiden können

MCKLEIN

Die Schlacht der Briten

Im November 2001 können erstmals vier Fahrer Weltmeister werden, aber beim Finale in Wales reden alle nur über die „Battle of the Brits". Die Schlacht der Briten um Britannien und die Weltherrschaft gehört bis heute zu den größten Dramen der WM-Geschichte.

Von: **Markus Stier**

Schon im Frühling scheint der Fisch geputzt. Nach vermurkster erster Saisonhälfte rechnet Richard Burns durch, dass er eigentlich mindestens drei Siege in Folge bräuchte, um noch Titelchancen zu haben, aber es ist Colin McRae, der nach achtmonatiger Durststrecke mit Erfolgen in Argentinien, auf Zypern und in Griechenland einen Hattrick feiert – der ihm umso besser schmeckt, als er Burns jedes Mal vor dem Ziel abfängt. Seitdem kriegt Burns das große Zittern, wenn er auf der letzten Etappe als Erster auf die Piste muss.

Überhaupt ist der Mann aus Berkshire berühmt für seine Sensibilität. Burns beherrscht die ganze Klaviatur der Emotionen, von ausladender Arroganz über Eifersuchtsattacken hinsichtlich seiner Model-Freundin Zoe bis zu ständigen Klagen über Auto, Strecke, Gott und die Welt. Sein Spitzname auf der Insel lautet „Ginger Winger." Was für ein Kontrast: Hier die „rothaarige Heulsuse", da „Rollin McCrash", der unbeugsame Schotte aus dem Clan der McRaes. Ford-Leichen pflastern früh seinen Weg, McRae gilt ob seiner Furchtlosigkeit als Reinkarnation von Schottlands mittelalterlichem Helden William Wallace. Bei Subaru wurde Britanniens erster Weltmeister zur Legende. Er machte die japanische Hosenträger-Marke zum Kult, und nun fährt ausgerechnet dieser Emporkömmling aus dem Süden sein Auto. Es war McRae, der des frischen Windes und des Geldes wegen zu Ford zurückkehrte, trotzdem ist es ein Sakrileg, dass ausgerechnet Burns seinen Stuhl erbte.

Das liegt nicht zuletzt an der Geschäftstüchtigkeit von Subaru-Teamchef David Richards. Ein Engländer im Auto weckt in einem in England beheimateten Rennstall (Prodrive) nationalistische Gefühle. Und die lassen sich in mediale Aufmerksamkeit und damit durchaus auch in bare Münze umsetzen. Zudem ist der Engländer der Jüngere. Der große Schotte hat seinen Zenit schon leicht überschritten, Burns ist noch im Wachstum – das der McRae-Clan mit dem fünfmaligen britischen Champion Jimmy McRae an der Spitze in früheren Jahren durchaus zu hemmen versuchte. Auch darum gibt es zwischen Colin und Richard alte Gräben und anhaltende Spannungen.

Lieber tot als besiegt

Beide beherrschen das Spiel mit der Regenbogenpresse, und man äußert sich gegenseitig ordentlich abfällig übereinander, wobei McRae gern den ersten Schlag führt. Dass beide für die Schlacht in Wales gemeinsam fürs Foto posieren, zeigt aber, dass die Suppe längst nicht so heiß gegessen wird, wie sie hochgekocht wurde. Nichtsdestotrotz gilt – Titel hin oder her – die Devise: Lieber tot, als vom anderen Briten besiegt zu werden.

Nur einmal hat Burns den Rivalen in dieser Saison geschlagen (Neuseeland), aber dafür hat er ansonsten eine Nullrunde weniger und mit vier zweiten Rängen besser gepunktet. McRae geht mit nur zwei Zählern Vorsprung in das Finale, das selbstredend in Britannien ausgetragen wird. Die Rallye Großbritannien findet in Wales statt. Und mit Nicky Grist sitzt ein Waliser auf dem rechten Stuhl neben McRae.

Ein Heimvorteil ist aber nicht erkennbar. Bei diesem Titelduell, für das der Veranstalter das markige Motto „Battle of the Brits" ausgerufen hat, steht es in Sachen Siegen drei zu drei. McRae gewann drei Mal in Folge von 1994 bis 1997, Burns die drei Jahre danach bis 2000.

Was diesen Herbst 2001 noch bemerkenswerter macht, ist der Umstand, dass es gar kein Duell ist, denn mit Mitsubishi-Mann Tommi Mäkinen, nur drei Zähler hinter McRae und einem hinter Burns rangierend, und Carlos Sainz im zweiten Ford ist die Titelschlacht erstmals in der Geschichte der Rallye-WM ein Vierkampf. Aber Sainz hat als Vierter mit neun Punkten Rückstand

nur winzige mathematische Chancen, und den viermaligen Weltmeister Mäkinen lässt die britische Presse schon vor dem Start durch den Rost fallen. Jeder weiß, dass auf dem Tomminator ein Fluch liegt, er kann auf der Insel einfach nichts reißen. Der Finne hält sich auch brav an die sich selbst erfüllende Prophezeiung, reißt sich früh ein Rad raus und steht der Geschichte damit nicht mehr störend im Weg.

Eigentlich zu schnell

McRae beginnt seine Schlachten gern mit einem mächtigen Hieb und baut darauf, dass sich der Gegner von diesem frühen Wirkungstreffer nicht mehr erholt. Die Bestzeit in den Docks von Cardiff ist noch Kinderkram. Als in den finsteren Wäldern Cymrus ein nieseliger Morgen graut, hält der um des Schotten finsteren Plans wissende Engländer mit aller Macht dagegen. Dennoch ist McRae auf den 14 Kilometern von St. Gwynno fünf Sekunden schneller. Der Schnitt auf matschiger Piste liegt bei 124,7 km/h und wäre damit auf britischen Autobahnen schon illegal.

„Manchmal kannst du voraussagen, wann Colin einen Fehler macht“, sagt Richard Burns später. „Wenn du selbst am Limit bist, und dann nimmt dir einer so viele Sekunden ab, weißt du, das ist eigentlich zu schnell.“ Burns schlägt zurück, was McRae heftiger durchschüttelt, als er zugeben mag. „Alles unter Kontrolle“, brummt er Teamchef Malcolm Wilson zu, aber Nicky Grist weiß, dass der Testosteron-Spiegel bei seinem Lenker schon am ersten Morgen in den roten Bereich gerutscht ist.

Unbemerkter Sieger

Der Vollständigkeit halber ist zu erwähnen, dass die Briten keineswegs das Tempo bestimmen. Weltmeister Marcus Grönholm fährt sich nach verkorkster Saison den Frust von der Seele und kann ohne jede WM-Chance frei aufgeigen. Zudem ist sein Peugeot 206 wie schon im Vorjahr das dominierende Auto. Grönholm fährt acht Bestzeiten hintereinander, nur einmal unterbrochen von Teamkollege Harri Rovanperä. Der erste Champion des neuen Jahrtausends zementiert eine Führung, die er nicht wieder abgeben wird. Aber selten hat der Sieger der Rallye weniger interessiert als an diesem Wochenende.

Die Entscheidung fällt früher, als sich alle wünschen. Auf einer sauschnellen Passage in Rhondda hat McRae „Fünf Rechts Plus in Sechs Links Minus“ notieren lassen. Für die Links hat er ein „Cut“ (Schneiden) diktiert, aber in seinem Übereifer lenkt er den Ford schon in der Rechts davor innen in den Graben. „Das Tempo war vielleicht zehn Stundenkilometer zu schnell, und wir waren vielleicht 30 Zentimeter zu weit innen. Ich sah Himmel, Bäume, Straße, Himmel, Bäume Straße“, erinnert sich Nicky Grist. „Noch bevor das Auto zum Stillstand kam, wusste ich, das war die Meisterschaft“, sagte Colin McRae.

Die Schlacht ist geschlagen. England hat seinen ersten Weltmeister, Großbritannien seinen zweiten. Was niemand weiß: Der danach zu Peugeot wechselnde Burns wird ebenso wie McRae nie mehr eine WM-Rallye gewinnen, und beide werden nur noch wenige Jahre leben. Burns stirbt 2005 an einem Hirntumor, McRae stürzt zwei Jahre später mit dem Hubschrauber ab. Die Briten indes schöpfen wieder Hoffnung: Elfyn Evans ist 2020 und ’21 nur knapp gescheitert, sein einziges Hindernis, Teamkollege Sébastien Ogier, ist auf dem Rückzug. Wie passend, wenn auf der Insel der vielen Stämme beim nächsten Mal ein Waliser dran wäre. ■



MCKLEIN

Burns wird Dritter vor McRae, Colins jüngerem Bruder Alister


MCKLEIN

McRaes Fahrt endet mit mächtigem Unfall vorzeitig im Unterholz



MCKLEIN

Richard Burns ist Englands erster Rallye-Weltmeister – und bis heute auch der Einzige



Bleibt auf dem WTCR-Thron: Yann Ehrlacher gelang in Sotschi die erfolgreiche Titelverteidigung

Lang lebe der König

Yann Ehrlacher (Lynk & Co) hat erfolgreich seine WTCR-Krone verteidigt. Audi-Pilot Frédéric Vervisch sicherte sich den Vizetitel, während Cupra beim Finale durch Mikel Azcona und Rob Huff zwei Siege feierte.

Von: **Michael Bräutigam**

Noch sechs Fahrer hatten rechnerische Chancen, als es bei der WTCR-Premiere in Sotschi ernst wurde. Das Qualifying, in dem bereits die ersten Punkte vergeben wurden, ließ das Feld der Favoriten weiter zusammenschrumpfen. Weil Jean-Karl Vernay (Hyundai) keine Quali-Punkte einfahren konnte, war er endgültig aus der Vergabe um den Titel raus. Ehrlacher dagegen schaffte den Sprung ins Q3, notierte dort die fünftbeste Zeit und einen Zähler, wodurch sein Vorsprung auf derer 37 anwuchs.

Dahinter folgten vier Fahrer im Abstand von nur fünf Punkten. Bei noch maximal 50 Punkten in den beiden Rennen rechnete wohl niemand mehr damit, dass Ehrlacher – von Startplatz 6 und 5 startend – noch die klare Führung abgeben würde, weshalb sich die meisten bereits auf den Kampf um den Vizetitel stürzten.

Guerrieri riskierte zu viel

Anderes hatte Esteban Guerrieri im Sinn, der seine minimalen Titelchancen nutzen wollte. Auf regennasser Fahrbahn riskierte er deshalb im ersten Lauf alles, griff in der ewig langen Linkskurve (Turn 4) bereits kurz nach dem Start nach P3, geriet dann aber auf die Markierung und flog vehement in die Streckenbegrenzung. „Das gehört zum Motorsport dazu, aber manchmal ist man sich dieser Risiken nicht bewusst“, so der Argentinier, der unverletzt blieb. „Mir tut es nur fürs Team leid, dass das Auto nun in 100 Teilen ist.“ Zwar war eine Reparatur bis zum zweiten Lauf nicht möglich, doch zumindest ist der Civic kein Totalschaden.

Damit verblieb Vervisch als einzig realistischer Herausforderer von Ehrlacher, da mit Santiago Urrutia und Yvan Muller nurmehr zwei Cyan-Teamkollegen von Ehrlacher die weiteren rechnerischen Titelkandidaten waren.

> „Insgesamt war es ein frustrierendes Jahr, es ist also schön, dass ich den Junior-Titel noch holen konnte.“
>
> Luca Engstler

Der Belgier, der mit P9 im Qualifying folgerichtig von P2 ins erste Rennen gestartet war, brauchte einen Sieg und gleichzeitig durfte Ehrlacher nicht besser als Vierter werden, damit der Kampf um den Titel für den zweiten Lauf offen bleibt. Während Ehrlacher der Sprung aufs Treppchen nicht gelang, kämpfte Vervisch mit allen Mitteln. An die Spitze hatte sich Engstler-Hyundai-Pilot Jean-Karl Vernay gesetzt, dahinter kämpfte Vervisch gegen die Zengo-Cupras von Rob Huff und Mikel Azcona um den ersten Verfolgerplatz, wobei auch Vervischs Comtoyou-Teamkollege Gilles Magnus noch versuchte, seinem Landsmann so gut wie möglich zu helfen.

Letztlich gerieten Vervisch und Huff aneinander, woraufhin Huff mit gebrochener Aufhängung ausschied. Azcona schnappte sich bei der Gelegenheit den zweiten Platz und blies zum Halali auf Vernay – letztlich mit Erfolg. In besagtem Turn 4 fuhr er im Halbdrift außen herum an Vernay vorbei und entriss ihm im letzten Umlauf noch den Sieg.

Ehrlachers Dank ans Team

Dahinter lief Vervisch auf P3 ein, für die Aktion mit Huff gab es jedoch noch eine Fünf-Sekunden-Strafe, die ihn letztlich auf P6 zurückversetzte. Der Drops war da aber schon gelutscht: Ehrlacher lief auf P6 ein – woraus nach der Vervisch-Strafe P5 wurde – und war damit wie im Vorjahr ein Rennen vor Schluss Meister.

Im gleichen Moment war auch die erfolgreiche Titelverteidigung für Cyan Racing Lynk & Co in der Teamwertung besiegelt. „Es stehen so viele Jungs und Mädels hinter uns, die uns das beste Paket bereitstellen“, bedankte

Ehrlacher sich bei seiner Mannschaft. Der erst 25-jährige Elsässer freute sich aber natürlich auch über den zweiten Weltcup-Titel: „Es fühlt sich großartig an, wieder Weltmeister zu werden. Ich hatte dieses Wochenende eine Menge Druck, und diese Saison mit dem Titel zu krönen, ist unbeschreiblich."

Engstler Junior-Meister

Der Kampf um den Vizetitel sollte im zweiten Lauf noch mal für mächtig Durcheinander sorgen. Direkt nach dem Start kollidierten Gilles Magnus und Attila Tassi (Honda), woraufhin Magnus mit abgeschertem Vorderrad auf der Strecke ausrollte. Parallel verschätzte Urrutia sich am ersten Bremspunkt, riss aber nur sich selbst aus dem Rennen.

Die folgende Safety-Car-Phase endete mit einem Knall: Noch bevor die Autos wieder über Start/Ziel fuhren, knallte Muller dem führenden Cupra von Azcona ins Heck, was für beide das Aus bedeutete – und damit auch im Kampf um den Vizetitel. Kurz darauf vergrub sich mit Bence Boldizs der zweite Zengo-Cupra nach Kollision mit Kirill Ladygin (Lada) in der Barriere, sodass erneut das Safety Car auf die Strecke ausrücken musste.

Danach gab es einen heftigen, aber kurzen Kampf um die Spitze, den Huff gegen Néstor Girolami (Honda) entschied und zu seinem ersten Sieg seit 2019 fuhr. Girolami wurde sogar noch bis auf P7 durchgereicht. Vervisch und Teamkollege Nathanaël Berthon komplettierten das Podest, wodurch Vervisch den zweiten Gesamtrang fixierte. Vernay machte mit P5 derweil den dritten Tabellenrang fix.

Sein Engstler-Teamkollege Luca Engstler kam derweil unverhofft noch zu Meister-Ehren in der Juniorwertung. Die hatte Magnus fast schon in der Tasche. Nur ein Ausfall des Belgiers bei gleichzeitigem Junior-Sieg des Wiggensbachers hätten dem Deutschen den Titel gebracht. Und nach dem frühen Aus für Magnus kam es genau so: Engstler hatte um gerade einmal einen Punkt die Nase vorn. „Insgesamt war es ein frustrierendes Jahr, es ist also schön, dass ich den Junior-Titel noch holen konnte", sagte der 21-Jährige. Für TCR-Germany-Meister Engstler war es möglicherweise das letzte Rennen als Hyundai-Werksfahrer. ■



WTCR

Audi-Pilot Frédéric Vervisch sicherte sich letztlich souverän den Vizetitel



ENGSTLER MOTORSPORT

Guter Engstler-Abschluss: Vernay Gesamt-Dritter, Luca Engstler bester Junior

AUS DEM FAHRERLAGER

MONTEIRO MUSSTE PASSEN

Münnich-Honda-Pilot Tiago Monteiro verpasste das Finale. Zwar reiste er an, ließ dann aber bereits das Freie Training aus, weil ihm unwohl war. Nach einem Besuch im Medical Center wurde er in eine Klinik gebracht, wo eine bakterielle Infektion im Brustbereich festgestellt wurde.

ABSCHIED VON MARCELA

Wie schon beim Saisonauftakt – damals als Abschied von Kameramann Thomas Bonnecarrère – gedachten die WTCR-Protagonisten in Form von Aufklebern und einer Schweigeminute einer verstorbenen Person. Diesmal zollte man Marcela Bertolissi Respekt, die in der WTCR-Orga tätig war und kurz vor dem Finale einem Krebsleiden erlag.

LADAS SCHWERER STAND

Die als Gaststarter fungierenden Lokalmatadore von Lada, Kirill Ladygin und Mikhail Mityaev, wurden beim WTCR-Finale zu Statisten und fuhren dem Feld hinterher. Ladygin, kürzlich erneut zum Meister der TCR Russland gekürt, erklärte das mit dem hohen Gewicht und der schlechten BOP-Einstufung der Ladas.

DOCH NICHT ZUR IGTC

Für den frisch gekrönten WTCR-Vizemeister Frédéric Vervisch sollte es eigentlich gleich zum IGTC-Finale nach Kyalami gehen. Dort wurde er mit einem WRT-Audi im Vorjahr Gesamtzweiter. Doch die neue Omikron-Variante des Coronavirus sorgte für eine Verschiebung des Rennens (mehr dazu auf Seite 15).

SOTSCHI (RUS), 1. RENNEN

15. von 16 Läufen, 11 Runden à 5,848 km (21 gestartet, 19 gewertet)

1.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	31.18,657 min
2.	Jean-Karl Vernay (F), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 1,403 s
3.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 2,737 s
4.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 4,492 s
5.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 6,003 s
6.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyou	Audi	+ 7,432 s*
7.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 7,500 s
8.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 8,316 s
9.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 9,961 s
10.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 13,554 s

Schnellste Runde: 2.33,452 min (Huff) *inkl. 5-Sek.-Strafe

SOTSCHI (RUS), 2. RENNEN

16. von 16 Läufen, 13 Runden à 5,848 km (20 gestartet, 14 gewertet)

1.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	38.14,552 min
2.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyou	Audi	+ 4,563 s
3.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	+ 5,643 s
4.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 7,493 s
5.	Jean-Karl Vernay (F), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 9,291 s
6.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 9,600 s
7.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 12,944 s
8.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 14,070 s
9.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 16,551 s
10.	Luca Engstler (D), Engstler Liqui Moly Racing	Hyundai	+ 17,868 s

Schnellste Runde: 2.33,748 min (Huff)

ENDSTAND FAHRER

1.	Ehrlacher	223 Punkte
2.	Vervisch	195
3.	Vernay	177
4.	Muller	169

ENDSTAND TEAMS

1.	Cyan Racing	392 Punkte
2.	Comtoyou Audi Sport	334
3.	Cyan Performance	308
2.	ALL-INKL.COM Münnich	295

ENDSTAND TROPHY

1.	Magnus	143 Punkte
2.	Coronel	114
3.	Boldizs	77

ENDSTAND JUNIOREN

1.	Engstler	372 Punkte
2.	Magnus	371
3.	Boldizs	250

Die nächste Generation

Im Verkehr hakt es noch: Next-Gen-Autos beim Windschatten-Test in Daytona

NASCAR

Mit der Saison 2021 ging Anfang November auch eine Ära zu Ende: die der Cup-Autos der 6. Generation. Nach „Gen Six" (2013–2021) kommt nun „Next Gen", und die macht nicht nur optisch vieles neu. Wir blicken auf und hinter die neue NASCAR-Optik.

Von: **Michael Bräutigam**

Eine Änderung sticht wohl jedem gleich ins Auge: die neuen Räder. Kamen bisher 15-Zoll-Stahlfelgen zum Einsatz, die mittels wild drehender Schlagschrauber und fünf Muttern montiert und abgeschraubt wurden, gibt es nun einheitliche 18-Zoll-Leichtmetallfelgen von BBS mit einer Zentralmutter. Das wird für eine ganz neue Dynamik und neue Herausforderungen bei den Boxenstopps sorgen. Bereits jetzt sind die Tire Changer dabei, den richtigen Griff für die Räder oder den nun deutlich größeren Schlagschrauber zu üben. Und bei den Testfahrten wird experimentiert, wie und mit welchen Drehmomenten man das Rad mindestens befestigen muss, dass es sicher auf der Nabe bleibt.

Ob sich am bekannten Boxenstopp-Ballett noch etwas ändern wird, ist dabei unklar. Ursprünglich war geplant, die neuen Autos mittels Tankschlauch aufzutanken. Bei den Tests wird aber weiter mit Tankkannen geübt.

Doch nicht nur die augenscheinlichen Dinge sind neu, die große Revolution abseits der Räder spielt sich an der Hinterachse ab. Die war in guter Tradition bisher eine Starrachse und wurde maßgeblich über einen antik wirkenden Panhard-Stab eingestellt. Nun hat man eine Einzelradaufhängung rundherum installiert – auch hier gibt es Einheitstechnik in Form von Öhlins-Dämpfern – und damit fahrwerkstechnisch die Moderne erreicht.

Bremsen und Fahrwerk neu

„Das Lenkrad und der Sitz sind gleich. Davon abgesehen ist alles neu", beschreibt Penske-Pilot Joey Logano seine ersten Eindrücke vom Next-Gen-Auto. „Es gibt viel zu lernen. Nicht nur für die Fahrer, sondern auch für das Team", so der NASCAR-Cup-Champion des Jahres 2018.

Der Meister von 2020, Chase Elliott, sieht die Änderungen angesichts seiner ersten Testfahrten als gar nicht so gravierend. „Es fährt sich gar nicht großartig anders. Aber ich habe vielleicht auch noch nicht so gepusht wie mit dem alten Auto", so Elliott.



MOTORSPORT IMAGES

„Das Lenkrad und der Sitz sind gleich. Davon abgesehen ist alles neu. Es gibt viel zu lernen. Nicht nur für die Fahrer, sondern auch für das Team."

Joey Logano, Penske

Neu ist auch, dass man nun nicht nur auf Straßenkursen öfters zum Schalthebel greifen muss. Die Viergang-H-Getriebe werden in der neuen Fahrzeug-Generation durch sequenzielle Sechsgang-Renngetriebe von Spezialist Xtrac ersetzt. Übrigens kommen nicht nur die neuen Einheitsgetriebe aus England, sondern auch die Einheits-Bremsanlage. Hier liefert AP Racing die entsprechenden Stopper. Dank der größeren Felgen passt nun sogar eine Sechskolben-Anlage unters Rad, womit die Lastkahn-ähnlichen Bremswege der Cup-Fahrzeuge nun wohl Geschichte sind. „Vieles am neuen Auto sieht ähnlich aus wie das, was ich bei der IMSA sehe", fühlt sich Elliott an seinen Auftritt bei den 24h von Daytona im Januar erinnert.

Aerodynamik-Probleme

Doch so einfach, aussortiert und bekannt das alles klingt: Man muss diese Technologien erst mal auf die NASCAR-Gegebenheiten anpassen. Denn die trägt nach wie vor die meisten Rennen auf Ovalkursen und teilweise Superspeedways aus, weshalb die Aerodynamik eine große Rolle spielt.

Schon bei den vorherigen Autos war öfters zu sehen, dass Heranfahren das eine, ein erfolgreiches Überholmanöver aber trotz superbreiter Fahrbahn noch mal etwas anderes war. Nach den ersten Testfahrten war klar, dass sich dieser Umstand nochmals verstärkt hat, was man aufgrund der ebenfalls für die NASCAR neuen Diffusoren fast schon erwartet

hatte. Da hilft ein zweites Problem, das erst beim Test greifbar wurde, nicht unbedingt weiter: Dadurch, dass der Auspuff nicht mehr nur nach rechts, sondern nun zu beiden Seiten herausgeht, sitzt der Fahrer mehr oder weniger direkt über einem der Abgasrohre, was natürlich für noch mehr Hitze im Cockpit sorgt.

Das bekämpfte man beim letzten Probelauf in Charlotte probeweise mit kürzeren Auspuffrohren, einer geänderten Luftführung am Unterboden sowie einem Lüftungsloch in der Frontscheibe und Schlitzen in der Heckscheibe. Dadurch traf aber wiederum mehr Luft auf den Heckflügel, der Abtrieb erhöhte sich, und damit blieb noch mehr verwirbelte Luft hinter dem Auto zurück. Dem wirkte man mit einem nur sieben statt acht Zoll hohen Spoiler entgegen, was leidlich funktionierte. Auf die finale Spezifikation wird man also noch etwas warten müssen.

Dass all das etwas mehr als zwei Monate vor dem ersten Rennen – dem „Clash“ in Los Angeles am 6. Februar – und weniger als drei Monate vor dem Daytona 500 als tatsächlichem Auftakt noch so unausgegoren ist, bedeutet also auch für die Regelmacher weiterhin eine Menge Arbeit. Vieles, das anfänglich noch mehr Probleme bereitete, ist mittlerweile aussortiert. Dennoch ist der Feinschliff in Sachen Luftführung beileibe nicht das einzige Problem, das die NASCAR-Oberen plagt. Besagter Charlotte-Test (mit eben all den Aero-Änderungen) förderte nämlich auch zutage, dass die neuen Autos langsamer sind als die alten. Bezogen auf das 1,5-Meilen-Oval spricht man von fünf Meilen pro Stunde, also etwa einer Sekunde, womit man ungefähr auf dem Niveau der Xfinity Series, also der nominell zweiten Liga, liegt. Ein O-Ton aus dem Cup-Fahrerlager: Wenn es für besseres Racing sorgt, warum nicht? Aber genau das tut es nach aktuellem Stand und zumindest im Oval nicht.

Einfach mehr Leistung?

Eine der größten Herausforderungen ist momentan noch, dass die Fahrer und Teams nach wie vor in der Eingewöhnungsphase sind, man also mit mehr Erfahrung am Lenkrad und in der Entwicklung von Setups durchaus noch schnellere Rundenzeiten erwarten darf. Per Schnellschuss einfach mehr Leistung freigeben kann also nach hinten losgehen.

Apropos: Bisher ist vorgesehen, dass man die größere der beiden Leistungsstufen (für Ovale unter 1,5 Meilen und Rundkurse) mittels kleinerem Tapered Spacer von den bisherigen 750 auf rund 670 PS herunterschraubt. Die kleinere Ausbaustufe für Ovale ab 1,5 Meilen bleibt mit ca. 550 PS gleich. Auch hier wird spannend zu sehen sein, welche Änderungen sich bis zum Saisonstart noch ergeben. Offensichtlich gibt es nämlich sogar Überlegungen, den 670-PS-Spacer für alle Strecken zu nutzen. Das soll bei einem der kommenden Tests probiert werden.

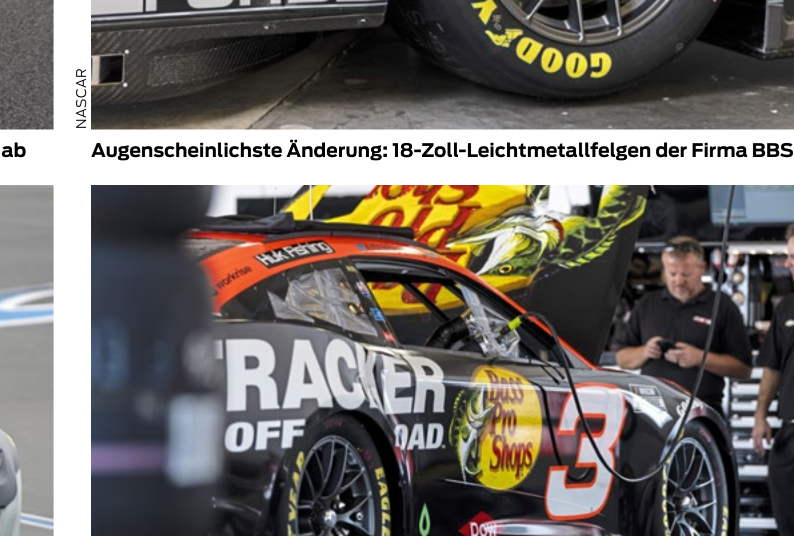
Eine Änderung hat sich derweil schon bewährt: die gegenüber den Gen-Six-Autos deutlich modularere Bauweise. Denn Childress-Chevrolet-Pilot Austin Dillon knallte in Charlotte derart vehement in die Mauer, dass der komplette Vorderwagen im Prinzip hinüber war. In diesem Fall war bisher immer der Wechsel aufs Backup-Auto angesagt – wenn man denn eines hat. Doch nun karrte man das Auto zum rund eine Stunde entfernten Teamsitz, tauschte den vorderen Rahmen plus Motor (und einige Teile am Heck, die ebenfalls beschädigt wurden) aus, und das Auto mit der Nummer 3 war nach sechs Stunden wieder einsatzbereit.

„Wir haben einfach das getan, wofür das Auto vorgesehen ist: nur die beschädigten Teile ersetzt“, berichtete Crewchief Justin Alexander. Dillons Crash, der selbst für NASCAR-Verhältnisse den heftigeren zugeordnet wurde, hinterließ beim Fahrer übrigens keine Spuren. Beides zusammen sind gute News: Der Fahrer wird besser geschützt und man muss ein Unfallauto nicht gleich in die Schrottpresse stecken.

In der zweiten Dezemberwoche gibt es einen weiteren Ein-Tages-Test auf dem Charlotte-Oval mit je einem Auto pro Hersteller. In der darauffolgenden Woche testet man sogar zwei Tage lang auf der Heimstrecke der Teams – mit einem Tag Pause für die Datenanalyse. Danach geht man in die Winterferien, ehe Ende Januar in Phoenix noch mal geprobt wird. Danach werden die letzten Entscheidungen vor dem Saisonauftakt getroffen. Auf dass NASCAR beim Daytona 500 am 20. Februar gut in eine neue Ära startet. ■



Optisch näher dran: Die neuen Autos bilden die Straßenmodelle besser ab



Augenscheinlichste Änderung: 18-Zoll-Leichtmetallfelgen der Firma BBS



Die neue hintere Einzelradaufhängung sorgt für mehr Bodenhaftung



Austin Dillon fabrizierte den ersten großen Crash der Next-Gen-Ära

WTCR

Kalender mit zehn Events



Auch die Nürburgring-Nordschleife steht bei der WTCR 2022 wieder auf dem Plan

WTCR

Im Rahmen des WTCR-Finales in Sotschi wurde der Rennkalender für das kommende Jahr vorgestellt. Dieser umfasst zwei Events mehr als dieses Jahr und soll den Weltcup wieder nach Asien führen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die große Überraschung halten nicht etwa die Austragungsorte an sich bereit, sondern der Umstand, dass zehn statt wie in diesem Jahr acht Events auf dem Plan stehen. Von den diesjährigen Austragungsländern fliegt nur Italien (Adria) raus, neu dazu kommen die Asien-Rennen in Südkorea (Inje), China (Ningbo) sowie das Finale in Macau. In Portugal kehrt man nach Vila Real zurück, nachdem man dieses Jahr nach Estoril ausweichen musste. Für die Frankreich-Rennen wechselt man vom Rundkurs in Pau-Arnos zum Stadtkurs, der zuletzt 2009 von der WTCC befahren wurde.

Der komplette Fahrplan: Los geht es am Wochenende 9./10. April im tschechischen Most, vier Wochen später (7./8. Mai) steht dann der Stadtkurs in Pau an. Am letzten Maiwochenende geht es auf die Nürburgring-Nordschleife, wo man erneut im Rahmen des 24h-Rennens startet. Es folgen Hungaroring (11./12. Juni), Aragón (25./26. Juni) sowie eine Woche später (2./3. Juli) das Europa-Finale in Vila Real.

Zwischen den Rennen in Europa und Fernost steht am 6./7. August Sotschi/Russland auf dem Plan. Nach zweimonatiger Sommerpause bilden Inje (8./9. Oktober), Ningbo (5./6. November) und Macau (19./20. November) den Saisonabschluss. Alle Termine, speziell die Stadtkurse und Asien-Rennen, sind vorbehaltlich der Pandemie-Entwicklung.

TCR Europe bei der DTM?

Der WTCR-Kalender wurde wie immer mit dem Kalender der TCR Europe abgestimmt, um Überschneidungen möglichst zu vermeiden. Der Kalender für die Europa-Serie soll diese Woche vorgestellt werden und hält dem Vernehmen nach zwei Deutschland-Rennen bereit. So hat man sich anscheinend mit der DTM (!) zusammengetan, in deren Rahmen man am Norisring sowie am Nürburgring starten möchte. ■

DTM

Neuer Rennleiter

Die DTM stellt sich für 2022 neu auf. Scot Elkins übernimmt den Posten des Rennleiters von Niels Wittich, der bei der FIA in den Formelsport wechselt.

Wittich wird in der Formel 2 und Formel 3 Rennleiter neben Michael Masi. Ein Posten, den auch Scot Elkins schon bekleidet hat. Der erfahrene Rennleiter aus den USA war neben der F2 und F3 darüber hinaus schon in der Formel 1 aktiv und ist aktuell Rennleiter sowohl in der Formel E als auch Extreme E.

Bei Überschneidungen mit der Formel E, die für Elkins Priorität hat, übernimmt Oliver Grodowski die Rennleiter-Funktion. Permanenter Stellvertreter ist Christian Vormann, der dieses Jahr in Monza und am Lausitzring schon für Wittich eingesprungen war.

„Ich denke, ich bringe einen etwas anderen Ansatz durch meine Erfahrungen aus den USA mit, hoffe aber, dass sich dadurch nur wenig ändert", so der 51-jährige Elkins, der die DTM Trophy übrigens gleich mit übernimmt. ■ MBR



DTM

Auf Wittich folgt Elkins: Der US-Amerikaner wird neuer DTM-Rennleiter

TCR

Halder in Dänemark

Nach seinem Titel in der TCR Spanien stellt sich Mike Halder einer neuen Herausforderung. Er wird 2022 für TPR Motorsport in der TCR Dänemark starten.

Für die schwedische Mannschaft von Toni Persic war Halder bereits in diesem Jahr als Fahrercoach und Ingenieur bei einigen Rennen tätig, im kommenden Jahr greift er nun also selbst ins Lenkrad. Fahrzeug der Wahl bleibt dabei ein Honda Civic. Nach dem relativen „Spaziergang" zum spanischen Titel trifft der Schwabe in Dänemark auf starke Gegner. 2021 zählten u. a. Jan Magnussen, Casper Elgaard, Kasper Jensen und Nicolai Sylvest zum Starterfeld.

Wo das Halder-Team selbst 2022 an den Start gehen wird, ist noch offen. Erklärtes Ziel von Mike und Michelle Halder ist eine Rückkehr in die TCR Europe. Auch sporadische Starts in der NLS sind wieder möglich. Außerdem gibt es Anfragen für die TCR Germany, wo man als Einsatzteam fungieren könnte, allerdings würde es hier einige Überschneidungen geben. ■ MBR



TCR SPANIEN

Zurück aus Südeuropa: Mike Halder startet 2022 in der TCR Dänemark

SAG

Tom Lüthi ist nach 20 WM-Jahren zurückgetreten. Im MSa-Interview blickt der 125er-Weltmeister von 2005 noch einmal zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlt es sich für Sie an, nicht mehr aktiver GP-Fahrer zu sein?

Im Großen und Ganzen ist es noch immer ganz okay. Es ist immer noch frisch, und seit dem letzten Rennen in Valencia war ich extrem beschäftigt. Und das hilft natürlich auch. Ich war beim Prüstel-Team auf einer Werkstattwoche. Wir hatten viele Meetings, und so hatte ich keine Zeit, drüber nachzudenken, wie sich der Rücktritt anfühlt. Aber ich glaube, dass es absolut der richtige Zeitpunkt war.

Was können Sie von Ihrem Wissen anwenden, und was ist neu für Sie?

Die neue Aufgabe ist sehr, sehr spannend. Neu ist grundsätzlich, dass ich das, was ich bisher kannte, von der anderen Seite der Boxenmauer erlebe. Es ist eine andere Sicht, eine andere Herangehensweise und andere Timings. Ich habe 20 Jahre Erfahrung in diesem Paddock, und in diesem Bereich weiterzuarbeiten, ist eine große Chance für mich.

Wie gehen Sie an die jungen Fahrer heran?

Es ist eine sehr komplexe Aufgabe. Ich bin nicht nur der Riding Coach, ich versuche, den Bereich als Ganzes anzuschauen. Ich versuche, für die Fahrer da zu sein, wenn sie mich brauchen. Ich versuche, ihnen die richtige Richtung zu zeigen. Dann ist es natürlich auch ein Gesamtpaket mit dem Team, ein enges Zusammenarbeiten mit den Crewchiefs – und natürlich mit dem Teamchef Florian Prüstel. Meine Verantwortung ist, dass das Sportliche läuft, dass sich die Jungs wohlfühlen und ihren Job machen können. Und der ist, schnell Motorrad zu fahren.

Welche Perspektiven sehen Sie für Noah Dettwiler, den Sie nun managen?

Da geht es erst einmal darum, es zu finanzieren. Dass er jetzt erst mit 18 in die WM einsteigen kann, ändert seinen Karriereplan erst einmal. Er bekommt mehr Zeit, die braucht er aber auch. Er

MOTOGP

Zeitraffer: Tom Lüthi in seiner ersten Saison 2002 ...



SAG

... und bei seinem letzten Grand Prix in Valencia 2021

„Wie lang meine Karriere war, erfüllt mich mit Stolz“

muss sich entwickeln und Schritte vorwärts machen, aber ich sehe ganz klar das Potenzial in ihm. Wir versuchen, es aus der Schweiz zu finanzieren. Aber um weiterzukommen, muss er Resultate bringen. Dann sehe ich eine Chance, dass er der nächste Schweizer sein könnte.

Was waren die Höhepunkte Ihrer eigenen Karriere?
Der Titel in der 125er-Klasse war schon ein großes Highlight. Aber auch die ganzen Jahre in der Moto2 waren cool. Speziell, als ich 2019 wieder in die Moto2 kam und auf Anhieb wieder um den Titel fighten konnte, das war auch ein schönes Jahr.

Wie hat sich die Moto2 während Ihrer Zeit entwickelt?
Sie war 2010 eine neue Klasse, und die Technik hat sich damals extrem schnell entwickelt. Es war der richtige Schritt, in diese Viertakt-Ära zu gehen, auch wenn ich die 250er-Klasse nicht missen möchte. Die verschiedenen Chassis-Hersteller und die Reifen haben eine große Entwicklung gemacht. Als dann der Triumph-Motor kam, war es mit der Elektronik ein weiterer Riesenschritt.

Und auf der Fahrerseite?
Auf der Fahrerseite ist es so, dass du mit der Technik ständig mitziehen musst. Du musst dich als Fahrer anpassen können. Bei einem dauert es länger, bei anderen geht das schneller. Die jungen Fahrer kommen, die kennen nichts anderes. Das habe ich zum Schluss gemerkt. Die gehen auf das Neue und fahren damit schnell. Weil sie das Alte gar nicht kennen. Je älter man wird, umso mehr kennt man. Da hat man sich auf irgendetwas wohlgefühlt, dann kommt etwas, das schwieriger ist. Dann braucht man viel mehr Zeit, um sich umzugewöhnen und anzupassen. Je länger eine Karriere dauert, desto schwieriger wird es, da Schritt zu halten.

Ist die Umstellung für die Moto3-Piloten anders als damals für Sie aus der 250er-Klasse?
Im Großen und Ganzen ist das gleich. Aber die Moto3 hat sich extrem entwickelt. Als ich noch bei den 125ern gefahren bin, war das Feld nicht so eng beisammen. Die ganzen Reglements haben bewirkt, dass die meisten Teams konkurrenzfähig sind, weil sie die Möglichkeit haben, mit konkurrenzfähigem Material zu fahren.

> „Je länger eine Karriere ist, desto länger braucht es, sich an neue Dinge zu gewöhnen. Weil man schon etwas hatte, auf dem man sich wohlgefühlt hat.“
>
> Tom Lüthi

Das schiebt alles enger zusammen. Bei den 250ern waren die Unterschiede materialbedingt riesengroß, und es gab budgetmäßig Riesenunterschiede. Wer sich das Werksmaterial leisten konnte, hatte gleich eine Chance, in den Top 10 zu sein. Mit der Einführung der Moto2 wurden dann die Budget-Unterschiede verteilt. Es hat dann zwei Jahre gedauert, aber dann war das Feld mit einem Schlag viel enger zusammen, und die ganze Spitzengruppe wurde größer. Es wurde fairer, und das war richtig. Bei der Umstellung von den 125ern zur Moto3 war es dann ähnlich.

Wie war Ihre eigene Entwicklung in der Moto2?
Ich habe über die Zeit gelernt, dass es immer ein Puzzle ist, bei dem viele Teile zusammenpassen müssen. Ich als Fahrer musste mich entwickeln, ich musste Sachen lernen und besser werden. Aber der Fahrer braucht auch das Team. Ich habe mit verschiedenen Crewchiefs und Leuten zusammengearbeitet, und da waren auch Unterschiede. Der Fahrer und der Crewchief müssen sich blind verstehen, und der Crewchief muss verstehen, was er dem Fahrer für dessen Fahrstil hinstellen muss.

Wie haben Sie es geschafft, nach Ihrer Armverletzung wieder hochzukommen, und inwieweit spüren Sie diese noch?
Das war wirklich ein langer Prozess. In Austin hatte ich danach immer Mühe im ersten Sektor. Das Geschlängel hat mir richtig Schmerzen bereitet, jedes Jahr immer wieder. Mit meinem Trainer und Physio war es immer mein Ziel, dass ich genau auf dieser Strecke schnell werde. 2017 wurde ich dann Zweiter, und 2019 habe ich das Rennen dort gewonnen. Das war der größte Sieg in der Moto2 für mich, weil ich immer weiter gearbeitet und gemerkt habe, dass der Prozess noch weiter nach vorne geht. Wegen dem Arm muss ich auch heute noch dranbleiben, das ist eine Verletzung, die ich das ganze Leben spüren werde. Ich muss auch, wo ich kein aktiver Sportler mehr bin, weiter sportlich bleiben, nur dann habe ich es im Griff.

Wie erklären Sie sich, dass so viele Schweizer lange GP-Karrieren hatten?
Das muss man sich individuell anschauen. Für mich ist nach meinem Karriereende schon ein gewisser Stolz dabei, dass ich es so lange geschafft habe, mich dort zu halten. Man muss sich jedes Jahr neu fokussieren und neue Ziele setzen, weiterarbeiten und motiviert bleiben. Man muss auch offen sein, sich weiterentwickeln zu wollen und Neues zu lernen. Es sind schon viele Sachen nötig, damit es so lange klappen kann.

Welchen Gegner haben Sie am meisten in Erinnerung?
Ich hatte mit vielen schöne Kämpfe. 2005 war mit Mika Kallio schon etwas Spezielles, und es waren schon coole Fights, die wir ausgetragen haben. Zarco war in der Moto2 sehr stark, es gab aber schon Rennen, die ich gegen ihn gewinnen konnte. Aber er war schon nicht von ungefähr zweimal hintereinander Weltmeister. Für mich steht aber Marc Márquez vor allen anderen. Er war an vielen Renntagen einfach besser als alle anderen. Da muss man schon den Hut ziehen.

Wie möchten Sie bei den Fans in Erinnerung bleiben?
Kommt Zeit, kommt Rat. So wie ich bin. Und so, wie ich es war. Ich bin noch immer der gleiche Tom, der ich als aktiver Fahrer war. Ich habe immer viel gearbeitet und für meinen Traum vom erfolgreichen Motorradrennfahrer gelebt und gekämpft. Ich denke, das wurde bei meinen Fans geschätzt.

Könnten Sie sich vorstellen, noch einmal mit einer Wildcard zurückzukehren, wenn sich die Chance bietet?
Sag niemals nie. Zurzeit sehe ich es aber nicht, weil einfach die Zeit nicht da ist. Aber man weiß nie, was in der Zukunft kommt. ■



Tom Lüthi

Geburtstag: 06.09.1986
Geburtsort: Oberdiessbach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

WM-KARRIERE
2002: 125 GP, Honda (27.)
2003: 125 GP, Honda (15.)
2004: 125 GP, Honda (25.)
2005: 125 GP, Honda (1.)
2006: 125 GP, Honda (8.)
2007: 250 GP, Aprilia (8.)
2008: 250 GP, Aprilia (11.)
2009: 250 GP, Aprilia (7.)
2010: Moto2, Moriwaki (4.)
2011: Moto2, Suter (5.)
2012: Moto2, Suter (4.)
2013: Moto2, Suter (6.)
2014: Moto2, Suter (4.)
2015: Moto2, Kalex (5.)
2016: Moto2, Kalex (2.)
2017: Moto2, Kalex (2.)
2018: MotoGP, Honda (–)
2019: Moto2, Kalex (3.)
2020: Moto2, Kalex (11.)
2021: Moto2, Kalex (22.)

Hobbys
Motocross, Laufen, Angeln



INTACTGP

Kontrolle ist besser: Marcel Schrötter (#23) beobachtet neuen Teamkollegen Jeremy Alcoba

Neue müssen ran

Die Saison 2022 hat auch in den kleineren GP-Klassen begonnen. In Jerez gab es den letzten Test vor der Winterpause, wo die Rookies und die Neuen in den Teams sich bereits einschießen konnten. Dabei erzielte Celestino Vietti die schnellste registrierte Zeit.

Von: **Imre Paulovits**

Für nächstes Jahr kommen viele Neueinsteiger in die Moto2, mehrere Fahrer haben das Team gewechselt, und zwei Teams fahren mit neuem Fahrwerkshersteller. So ist es nicht weiter verwunderlich, dass alle so früh wie möglich auf die Strecke wollten, um vor dem Wintertestverbot noch Daten und Erfahrungen zu sammeln und sich gegenseitig kennenzulernen. Dazu wollte Dunlop seine Neuentwicklungen für die nächste Saison aussortieren, und so war letzte Woche bei dem zwar nicht offiziellen, aber von fast allen besuchten Test reges Treiben auf der Strecke. Am Sonntag hatte Marc VDS die Strecke gemietet, am Montag Dunlop, und da der britische Reifenhersteller Vergleichswerte haben wollte, war an diesem Tag auch die Zeitnahme eingeschaltet. Am dritten Tag nahmen nur noch die Teams ihre eigenen Zeiten, da die Streckenbedingungen aber deutlich schlechter waren, wurden die Montag-Zeiten nur von wenigen verbessert. „Auch die Montag-Zeiten sind nicht unbedingt repräsentativ, da niemand genau wusste, welche Reifen Dunlop an wen herausgegeben hatte“, so Intact-Teamchef Jürgen Lingg. „Auch waren die Aufgabenstellungen unterschiedlich, viele Fahrer machten Longruns, während andere auf Zeitenjagd gingen.“

Ausbaufähiger Rookie

Schrötter machte für Dunlop drei Longruns zu je 27 Runden. „Er war danach richtig platt“, schmunzelte Jürgen Lingg. „Er hat aber einen richtig guten Job für Dunlop gemacht und ist die ganze Zeit mittlere 1.43er-Zeiten gefahren, das war ideal, dass sie Daten für die Rennen bekommen.“

„Wir haben gute Informationen über das Reifenverhalten an Dunlop geben können. Für mich persönlich konnte ich in der Zeit ebenfalls ein paar Sachen ausprobieren.“

Marcel Schrötter

„Wir hatten die Vorgabe, viele Runden auf die Reifen zu bringen beziehungsweise die drei Reifensorten, die wir testen sollten, am Stück zu fahren“, so Schrötter. „Wir sind dementsprechend ein paar Runden mehr als die Renndistanz gefahren. Am Bike wurden maximal kleine Anpassungen an die jeweiligen Reifen vorgenommen. Einige Änderungen wären sicherlich hilfreich gewesen, um mir in den schnellen Ecken mehr Vertrauen in das Bike zu geben, aber das war nicht der Fokus. Wir haben gute Informationen über das Reifenverhalten an Dunlop geben können, das war letztlich das Ziel. Für mich persönlich konnte ich in der Zeit auf der Strecke ebenfalls ein paar Sachen ausprobieren, die ich für nächstes Jahr mitnehmen kann.“ Dann packte der WM-Zehnte ein und flog nach Hause. „Marcel ist dann am Dienstag nicht mehr gefahren, weil wir mit den Testtagen sparen müssen“, erklärte Jürgen Lingg.

Jeremy Alcoba fuhr auch am Dienstag, um weitere Erfahrungen mit dem Moto2-Motorrad zu sammeln und sich mit seiner neuen Crew vertraut zu machen. Der 20-jährige Spanier sollte möglichst viele Kilometer fahren und schaffte in zwei Tagen auch 139 Runden. Teamchef Jürgen Lingg war beeindruckt von der ersten



Celestino Vietti: Der VR46-Pilot war beim gemessenen Testtag Schnellster



Arón Canet: Mit der Kalex des Pons-Teams auf Anhieb schnell



Sean Dylan Kelly: Beeindruckender Einstand des US-Youngsters



Pedro Acosta: Gleich ein gutes Gefühl auf dem Moto2-Motorrad

Vorstellung seiner Neuverpflichtung. „Jeremy hat einen Tag später angefangen als die anderen Rookies und war zunächst verhalten. Dann hat er es über Nacht sacken lassen und sich am Dienstag erstaunlich gesteigert. Er ist dann mit 1.43,0 1,7 Sekunden schneller gefahren als am ersten Tag, obwohl die Strecke mindestens 0,7 Sekunden langsamer geworden ist. Er war an dem Tag so schnell wie Augusto Fernández.“

Alcoba war überwältigt von seinen ersten Moto2-Eindrücken. „Es war unglaublich, die PS und die Beschleunigung zum ersten Mal zu spüren. Das hat mich umgehauen. Es war viel stärker, als ich erwartet hatte. Ich fuhr zunächst 20 Runden, mit jeder Runde wurde ich besser und genoss es noch mehr. Ich fuhr so lange, bis der Tank leer war. Am zweiten Tag haben wir viel gearbeitet, und ich fühlte mich mit den alten Reifen wirklich gut. Jetzt muss ich mehr verstehen, wie ich mein Gefühl mit neuen Reifen verbessern kann. Ich denke, wir können die Vorsaison nächstes Jahr auf eine gute Art und Weise beginnen.“

Guter Jahrgang

Während Celestino Vietti in seinem zweiten Jahr bei VR46 die Bestzeit fuhr, konnten sich einige Um- und Neueinsteiger richtig gut in Szene setzen. Arón Canet war auf der Kalex des Pons-Teams erwartet schnell, Jake Dixon fuhr mit der als GasGas gelabelten Kalex des Aspar-Teams die viertschnellste Zeit. Bester Rookie war Filip Salac bei Gresini, und auch der 19-jährige amerikanische Supersport-Meister Sean Dylan Kelly konnte bei seinem Moto2-Einstand beeindrucken. Der nochmals zwei Jahre jüngere Moto3-Weltmeister Pedro Acosta war ebenfalls kaum langsamer. Die Moto2 2022 wird auf alle Fälle ein guter Jahrgang.

Auch einige Moto3-Teams nahmen die Testmöglichkeit am Dienstag wahr. Die Neuzugänge von Peter Öttls Husqvarna-Team, Ayumu Sasaki und John McPhee, legten 800 Kilometer zurück und probierten einen 2022er-Prototyp. Aki Ajo ließ Jaume Masiá an der Abstimmung arbeiten, um auf den WM-Angriff vorbereitet zu sein, und Moto3-Junior-Weltmeister Daniel Holdago machte sich mit dem neuen Metier und dem Team vertraut. ■

ERGEBNISSE

Moto2-Test Jerez (E), 22.11.2021, Bestzeiten

1.	Celestino Vietti (I)	Kalex	1.41,706	78 Runden
2.	Arón Canet (E)	Kalex	1.41,931	81
3.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	1.41,959	58
4.	Jake Dixon (GB)	GasGas	1.42,209	52
5.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	1.42,330	80
6.	Augusto Fernández (E)	Kalex	1.42.410	44
7.	Tony Arbolino (I)	Kalex	1.42,543	96
8.	Filip Salac (CZ)	Kalex	1.42,548	45
9.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	1:42.749	87
10.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	1.42,783	56
11.	Albert Arenas (E)	GasGas	1.42,834	69
12.	Gabriel Rodrigo (RA)	Kalex	1.42,874	39
13.	Pedro Acosta (E)	Kalex	1.42,895	41
14.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	1.43,041	92
15.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	1.43,100	70
16.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	1.43,214	64
17.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	1.43,237	62
18.	Romano Fenati (I)	Boscoscuro	1.43,521	50
19.	Jorge Navarro (E)	Kalex	1.43,718	46
20.	Sam Lowes (GB)	Kalex	1.43,876	12
21.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	1.44,727	51
22.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	1.44,731	64
23.	Angelo Tagliarini (I)	MV Agusta	1.48,184	58

Große Schritte nach

Nach zwei Jahren weitgehender Entwicklungs-Einfrierung kommt für nächstes Jahr erwartungsgemäß ein großer Entwicklungssprung bei allen Herstellern. In Jerez bekam man einen Einblick.

Von: **Imre Paulovits**

Die ersten 2022er Prototypen sah man schon früh: Honda brachte ein schwarzes Motorrad mit einer Verkleidung mit Lufteinlass, ähnlich der der Yamaha M1, bereits zum Jerez-Test im Mai. In Misano tauchte eine weitere Variante des Motorrades auf. Suzuki testete die erste Variante ihres 2022er Motors bereits Ende 2020, bei dem Test in Jerez im Mai, und in Misano im September wurden weitere Versuche gefahren. In Misano hatten auch Aprilia, Ducati, KTM und Yamaha allerlei Teile für das nächste Jahr probiert. So war vieles, was beim letzten Test vor der Wintersperre in Jerez probiert wurde, bekannt, die Werke brachten aber auch allerlei Neues.

Italienische Momente

Aprilia muss bis zum Saisonbeginn die Zentrale des neuen, direkten Werksteams aufbauen, daher ist der 2022er Prototyp noch nicht fertiggestellt. Neben verschiedenen kleineren Varianten ihres Frontflügels hatten sie eine neue Auspuffanlage getestet, die nicht von Akrapovic, sondern von SC Project stammt.

Ducati probierte neben neuen Motoren mehrere neue Aerodynamik-Pakete aus. Eines hatte flachere Formen am Verkleidungskopf und einen Lufteinlass, ebenfalls ähnlich der Yamaha. Dazu probierten sie ein neues System zur Fahrhöhenverstellung. Vorn war hinter dem Gabel-Tauchrohr ein Kohlefaser-Haken zu erkennen, wie er aber genau einhakt, war nicht zu sehen, weil es an der Stelle geschieht, an der das Gabel-Standrohr für das Ducati-Aero-Paket verkleidet ist. Das auffälligste neue Teil war aber eine extrem lange Auspuffanlage für die vordere Zylinderbank. Ob sie nur ein Versuch war oder weiterentwickelt wird, wird sich zeigen.

Komplettbaustelle

Honda konnte beim Test nicht auf die Hilfe von Multi-Weltmeister Marc Márquez zählen, und sie müssen sich darauf einstellen, dass ihr erfolgreichster Fahrer vielleicht ganz ausfällt. So ist es umso wichtiger, ein Motorrad aufzubauen, mit dem möglichst viele Fahrer klarkommen. Der 2022er Prototyp sieht auch wie ein ziemlich radikaler Schritt aus und nimmt Elemente aus anderen erfolgreichen MotoGP-Motorrädern auf. Fakt ist, dass die neue Generation der Michelin-Einheitsreifen mit über die Distanz anhaltendem Grip auf der Reifenflanke den Fahrstil mit mehr Kurvenspeed fördert.

Ducati hat bereits reagiert und ein Gesamtpaket entwickelt, das den Yamahas und Suzukis in den Kurven fast ebenbürtig, in schnellen Kurven sogar überlegen ist.

Honda brachte nach mehreren verschiedenen Rahmen-Strukturen, die im Lauf des Jahres eingesetzt wurden, eine, die an den gleichen Stellen Einfräsungen aufweist wie bei Yamaha. Dazu hat das Motorrad hinten einen Massedämpfer wie die Ducati. Es gab in Jerez mehrere Chassis, in denen der Motor unterschiedlich positioniert war, dazu einen Auspuff mit Klappe, mit dem der Motorbremse geholfen wird. Die Honda-Piloten sprachen von mehr Grip, ihre Zeiten waren vielversprechend.

Die auffälligsten Neuerungen bei KTM waren die neuen Aerodynamik-Pakete. Das gezackte Ende, wie es KTM am hinteren Ende des Verkleidungskopfes verwendet hat, war bei einer Variante auch weiter seitlich zu sehen.

Suzuki arbeitete an den neuen Motoren und dem neuen Rahmen, den sie in Misano getestet und dann auch nach Austin mitgenommen hatten, weiter.

Auch Yamaha arbeitet weiter an der Optimierung des Fahrwerks. In Jerez hatten sie Experimental-Rahmen dabei, an denen Material weggenommen und an anderen Stellen aufgeschweißt war. Dazu probierte das Weltmeister-Team eine neue Verkleidung mit runderem Oberteil. ■



MOTOGP

Aprilia In Jerez arbeitete das Werk aus Noale noch am diesjährigen Motorrad weiter, sie verglichen eine Auspuffanlage von SC Project, die am Ende der Megafone schräg abgeschnitten war, mit ihrer bisherigen von Akrapovic. Laut Maverick Viñales fühlte sie sich aber nicht merklich anders an. Ihr komplett neues Motorrad ist zu den Tests im Frühjahr zu erwarten.



MOTOGP

KTM Die neue Verkleidung besitzt neben dem völlig anders geformten Lufteinlass mit einem seitlichen Schacht größere Flächen mit gezacktem Ende. Diese aus der Luftfahrt stammende Technik erzeugt gezielte Wirbel, die den abreißenden Luftstrom vom Ende der Verkleidung beruhigt und so für besseren Luftwiderstand und weniger Rütteln an Fahrer und Motorrad sorgt.

dem Corona-Frost



MOTOGP

Ducati Am auffälligsten war die Auspuffanlage mit dem langen Rohr für die vordere Zylinderbank. Es erhöht das Drehmoment in niedrigen Drehzahlen. Die Frage ist, ob Ducati einfach nur testen wollte, ob mehr Drehmoment die Rundenzeiten verbessert, oder ob sie mit unterschiedlichem Drehmoment in den beiden Zylinderreihen das Ansprechverhalten weiter verbessern wollen.



MOTOGP

Honda Das größte Problem des weltgrößten Herstellers war in den letzten Jahren fehlender Grip gegenüber der Konkurrenz, ob am Kurveneingang, in der Mitte oder am Ausgang. Dies scheinen sie nach einer ganzen Versuchsreihe mit verschiedenen Rahmen und Motorpositionen gefunden zu haben. Die Einfräsung hinter dem Lenkkopf erinnert an den der Yamaha.



MOTOGP

Suzuki Die Weltmeister von 2020 arbeiteten am neuen Motor und dem Rahmen weiter, der beim Misano-Test vorgestellt wurde und die Bremsstabilität erhöhen soll. Dazu probierte Testpilot Sylvain Guintoli eine neue Tankabdeckung, die hilft, den Oberkörper des Fahrers noch weiter herunterzubringen. Sie soll auch helfen, die Abstützung mit dem Knie weiter zu verbessern.



MOTOGP

Yamaha Die Blauen versuchen ihre Stärke, den hohen Kurvenspeed, weiter zu erhöhen. Schon in Misano gab es Experimentalrahmen mit Ausschnitten und Aufschweißungen, in Jerez hatte ein Rahmen noch mehr davon. Weltmeister Fabio Quartararo zeigte sich nicht sehr glücklich, er meinte, keinen Unterschied zu spüren und verlangt immer lauter nach mehr Motorleistung.



CEV

Lukas Tulovic (#3): Im nächsten Jahr Jagd auf den Titel

Auf ein Neues

In unserer letzten Ausgabe ist der Bericht über das Finale der Moto3-Junior-WM und der Moto2-EM durch einen Systemabsturz kurz vor Redaktionsschluss komplett abhanden gekommen. Deshalb holen wir ihn an dieser Stelle nach und bitten unsere Leser um Entschuldigung.

Von: **Anke Wieczorek**

Er hatte es immer wieder versucht, sich zwischen Fermin Aldeguer und Alonso López zu pressen, aber die beiden spanischen Boscoscuro-Fahrer ließen ihrem 21-jährigen Kalex-Konkurrenten Lukas Tulovic keine Chance auf diesen Triumph. Er war das erklärte Ziel von Lukas Tulovic, doch am Ende blieb der Eberbacher „The Best of the Rest" mit sechs dritten Plätzen. Im Moto2-EM-Finale von Valencia gelang ihm nochmals der Sprung aufs Treppchen. Aber auch hier fuhren die Überflieger Aldeguer und López mit 15 Sekunden Vorsprung im Ziel in ihrer eigenen Welt.

Dabei sind besonders die neun Siege von EM-Gewinner Aldeguer eine Wucht. Sein Weg führt nun kerzengerade in die Moto2-Weltmeisterschaft. Bereits im Sommer erhielt der Rookie Angebote aus allen Ecken. Kein Wunder. Als er beim Grand Prix von Mugello als Ersatzfahrer einspringen durfte, ging der 16-jährige Spanier als zweitjüngster Moto2-Fahrer überhaupt in die Geschichte ein. Und als er im Rennen auch noch Zwölfter wurde, machte ihn das zum jüngsten Punkte-Gewinner seit der Einführung der Moto2-WM. Viele wollten ihn haben, aber er musste sich entscheiden. 2022 sehen wir ihn auf Boscoscuro bei Speed Up wieder. Alonso López bekam ebenfalls seine Chance und sammelte erste WM-Zähler, doch sein weiterer Weg ist bisher unbekannt.

Lukas Tulovic bleibt mit dem Liqui Moly Intact SIC Racing Team weiter in der Moto2-Europameisterschaft. Seine Aufgabe ist es, den Titel 2022 zu holen. Das Talent dazu wird ihm bescheinigt. Über seinem dritten Platz im Finale hingen trotz des Sprungs aufs Podest einige Wermutstropfen. „Ich hatte nicht genug Grip und Traktion und sicher kann ich auch noch etwas auf der Bremse rausholen, aber keine Sekunde pro Runde", meinte er zum Rückstand auf die Spitze. Dennoch hat Tulovic erhebliche Fortschritte gemacht in diesem Jahr. Vor allem hat er sich aus der Talsohle von 2020, als er Gesamt-14. wurde, herausgegraben. Das sind beste Voraussetzungen. Weil die Pause zwischen dem vorletzten Rennen und dem diesjährigen Finale drei lange Monate betrug, hatte er in der Zwischenzeit sogar spontan den verletzten Bastien Mackels in der IDM Superbike 1000 ersetzt. Herausgekommen war ein fünfter Platz im ersten Rennen von Hockenheim. Doch seine Herausforderung bleibt trotzdem die Moto2-EM.

Hartes Brot der Deutschen

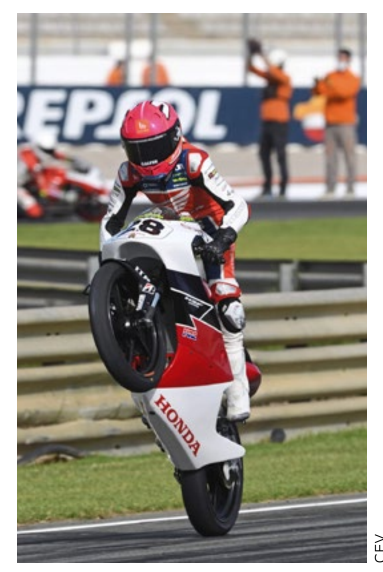
In der Superstock-600-Wertung nahmen zehn Fahrer an mindestens drei Veranstaltungen teil. Kevin Orgis kam in jedem Rennen ins Ziel, holte immer Punkte und vier Pokale als Drittplatzierter. Der 21-Jährige aus Arnsdorf wurde auch in der Gesamtwertung Dritter, sein jüngerer Bruder Leon Gesamt-Fünfter. Regelmäßig pendelte die Familie zwischen Deutschland und Spanien, um für das Avintia Esponsorama Junior Team zu starten. Die Motorräder blieben danach immer in Spanien. Ein Transfer nach Deutschland, um vielleicht eine Testmöglichkeit zwischen den Rennen wahrnehmen zu können, war für die Orgis-Truppe unbezahlbar.

Im Training vor dem letzten Rennen des Jahres hatte sich überraschend Martin Vugrinec auf P7 als schnellster Superstock-Fahrer inmitten der Supersport-Fraktion

entpuppt. Vugrinec war zu Saisonbeginn als einer der Favoriten für den IDM-Supersport-600-Titel gehandelt worden, fehlte aber in der zweiten Saisonhälfte. In der Superstock-EM von Valencia musste der gebürtige Kroate mit Wohnsitz in Bochum das Rennen aber trotz der schnellen Trainingszeit von der letzten Position aus beginnen. Beim Kontrollgang durch die Pitlane wurde der 22-jährige Yamaha-Fahrer von den technischen Kommissaren wegen fehlender Reifenaufkleber nach hinten verwiesen. Nach drei Rennrunden hatte er die Hälfte des 30-köpfigen Feldes aufgerollt, dann war Schluss. Sturz. „Ich habe zu viel gepusht.“ Plan seines Teams ist, nächstes Jahr mit ihm bei den europäischen Supersport-WM-Rennen anzutreten.

Klarer Moto3-Favorit

Vor 10 000 Fans auf dem Circuit Ricardo Tormo wurden Daniel Holgado und Máximo Martinez in einem nervenaufreibenden Finale zu den Meistern in der Moto3-Junior-WM und dem European Talent Cup gekürt. Dem 16-jährigen Holgado reichte der neunte Platz im ersten Rennen zum Titelgewinn, denn sein engster Rivale Muñoz musste als Strafe wegen unverantwortlichen Fahrens aus der Boxengasse starten. Holgado bescherte GasGas den ersten WM-Titel im Straßen-



CEV

ETC: Schnell, schneller, Martinez

rennsport, wird aber 2022 ins KTM Ajo Team in die Moto3-WM aufsteigen.

Für die unter der Bezeichnung Spanische Meisterschaft bekannte FIM-CEV-Repsol-Serie beginnt 2022 eine neue Ära. Im Jahr ihres 25-jährigen Bestehens wird sie offiziell als FIM JuniorGP bekannt gemacht. Der neue Name soll ihren Status als letzten Schritt auf dem Weg zur MotoGP untermauern. Die Moto3-Junior-WM, die Moto2-EM einschließlich der Superstock-600-Kategorie und der European Talent Cup behalten ihre Bezeichnungen unter dem Dach des FIM JuniorGP. ■



CEV

Fermin Aldeguer war Chef in der Moto2-EM, aber er ist längst WM-reif



CEV

Spanische Ausgelassenheit: So feiert Xabi Zurutuza den dritten Rang

MOTO2-EM VALENCIA

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Alonso López (E)	Boscoscuro	19.29,314 min
2.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	+0,992 s
3.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+15,898 s
4.	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	+19,856 s
5.	Taiga Hada (J)	Kalex	+24,381 s
6.	Sam Wilford (GB)	Kalex	+25,412 s

EM-ENDSTAND

1.	Aldeguer	265 Punkte
2.	López	226
3.	Tulovic	135
4.	Cardelus	102
5.	Norrodin	97
22.	Kevin Orgis	11
24.	Leon Orgis	10



CEV

Spanier sahnten alle Titel ab: Daniel Holgado (#96)

MOTO3-JUNIOR-WM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Joel Kelso (AUS)	KTM	30.52,288 min
2.	David Alonso (COL)	GasGas	+2,334 s
3.	Ivan Ortola (E)	KTM	+3,013 s
4.	Scott Ogden (GB)	GasGas	+3,099 s
5.	David Salvador (E)	TM Racing	+3,365 s
6.	Syarifuddin Azman (MAL)	Honda	+7,170 s

MOTO3-JUNIOR-WM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Daniel Holgado (E)	GasGas	30.31,293 min
2.	Ivan Ortola (E)	KTM	+0,022 s
3.	David Salvador (E)	TM Racing	+0,273 s
4.	Matteo Bertelle (I)	KTM	+1,916 s
5.	Scott Ogden (GB)	GasGas	+2,075 s
6.	Joel Kelso (AUS)	KTM	+2,116 s

WM-ENDSTAND

1.	Holgado	208 Punkte
2.	Ortola	169
3.	Muñoz	150
4.	Kelso	124
5.	Salvador	99
6.	Ogden	96
27.	Dettwiler	8

ETC – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Máximo Martinez (E)	Honda	29,37,079 min
2.	Jacob Roulstone (AUS)	Honda	+0,120 s
3.	Xabi Zurutuza (E)	Honda	+4,529 s
4.	Adrian Cruces (E)	Honda	+4,566 s
5.	Scott Ogden (GB)	Honda	+4,594 s
6.	Brian Uriarte (E)	Honda	+4,899 s

ETC – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Carpe (E)	Honda	29,32,460 min
2.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,530 s
3.	Jacob Roulstone (AUS)	Honda	+0,656 s
4.	Adrian Cruces (E)	Honda	+4,516 s
5.	David Almansa (E)	Honda	+8,227 s
6.	Máximo Martínez (E)	Honda	+8,175 s

CUP-ENDSTAND

1.	Martinez	171 Punkte
2.	Cruces	154
3.	Zurutuza	149
4.	Uriarte	147
5.	Carpe	95
6.	Garcia	86
19.	Tonn	19

Doppelt hält besser

Neben der 250er RD48 brachte Yamaha bei ihrem WM-Einstieg vor 60 Jahren auch die 125er RA41 nach Europa. Diese hatte mit dem doppelten Drehschieber eine technische Besonderheit, die es bis dahin nicht gegeben hatte.

Von: **Imre Paulovits**

Irgendwie wirkten sie improvisiert und unvorbereitet. Gar nicht wie ein Motorradwerk, das in der Motorrad-Weltmeisterschaft Ruhm und Bekanntheit erlangen wollte. Doch dass Yamaha bei ihrem ersten WM-Auftritt 1961 im französischen Clermont-Ferrand so dilettantisch dastand, lag weniger an ihnen als am französischen Zoll. Dieser brauchte über eine Woche für die Bürokratie, bis er die einhundert Transportkisten, in denen das Werk die Motorräder und das Material für die gesamte WM-Saison verpackt hatte, freigab! So kam das Yamaha-Team auf den letzten Drücker in Clermont-Ferrand an, sie konnten vor dem ersten Training gerade noch die Motorräder zusammenbauen.

Dass Tanehara Noguchi im Rennen trotzdem Achter unter den weltbesten Fahrern wurde, war daher ein Achtungserfolg.

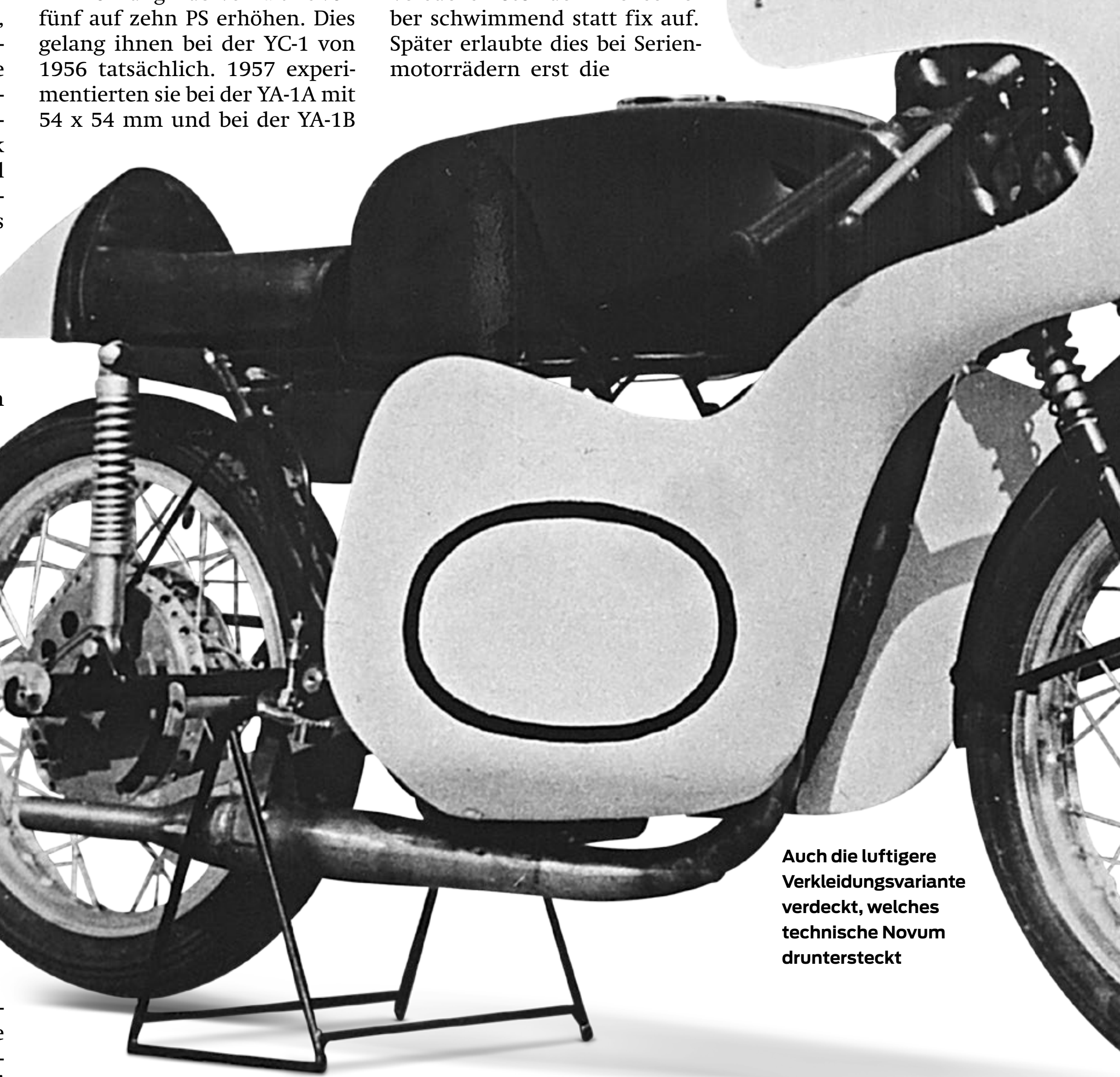
Racing in der DNA

Die Entwicklung von 125er Rennmaschinen reicht bei Yamaha bis zur Gründung der Motor Co. im Jahr 1955 zurück. Nachdem sich Genichi Kawakami, Präsident von Nippon Gakki, einem renommierten Instrumente-Hersteller, entschlossen hatte, an der Motorisierung des im Aufbau befindlichen Japan teilzunehmen, stellte er die Kritiker, die seinen Ingenieuren die Kompetenz absprachen, ruhig, indem er das erste Yamaha-Modell, die DKW-RT-125-Kopie YA-1 am Mount Fuji Ascent Race teilnehmen ließ. Dort war die gesamte heimische Motorradindustrie vertreten, und es durften nur leicht modifizierte Serienmaschinen starten. Ein Original-DKW-Auspuff des neuesten deutschen Modells war dann auch das maßgeblichste Teil bei der Leistungssteigerung der neuen Yamaha. Nicht weniger als zehn Fahrer schickte Kawakami an den Start, und schließlich gewann Teruo Okada das Bergrennen auf unbefestigten Straßen vom Asama-Schrein zum 3776 Meter hohen Gipfel des Fuji. Fünf weitere YA-1-Fahrer landeten unter den ersten zehn!

Von diesem Erfolg angestachelt, wollten die Yamaha-Techniker als Nächstes die Leistung des YA-1-Zweitakters mit 52 x 58 mm Bohrung-Hub-Verhältnis von fünf auf zehn PS erhöhen. Dies gelang ihnen bei der YC-1 von 1956 tatsächlich. 1957 experimentierten sie bei der YA-1A mit 54 x 54 mm und bei der YA-1B mit 56 x 50 mm-Konfigurationen und erreichten bereits 14 PS. Dazu versahen sie ihren Renner mit einem Doppelschleifenrahmen und Verkleidung. Diese entwickelten sie weiter, und beim Asama Highlands Race 1958 ernteten sie einen Klassensieg.

Im Winter 1958 las Shunji Tanaka vom Hamamatsu Research Institute einen Artikel in einem französischen Motorradmagazin über die MZ-Rennmaschinen. Er schweißte daraufhin das Kurbelgehäuse einer YA-1 auf und passte einen Drehschieber an. Nachdem der Versuchsmotor sofort gute Leistung abgab, bekam der junge Ingenieur Miriyuki Hata im März 1959 den Auftrag, ihn weiter zu entwickeln. Im Juli 1959 hängte Hata beim YX18-Versuchsmotor den Drehschieber schwimmend statt fix auf. Später erlaubte dies bei Serienmotorrädern erst die

Trotz ihrer innovativen Technik gelang der Yamaha RA41 kein einziger WM-Punkt. Die schnellen WM-Kurse überbeanspruchten den kleinen Zweitakter, Ausfälle waren an der Tagesordnung.



Auch die luftigere Verkleidungsvariante verdeckt, welches technische Novum druntersteckt

Verwendung eines Drehschiebers, weil damit der Verschleiß deutlich vermindert werden konnte. Nur hatten Hata und Yamaha versäumt, es patentieren zu lassen.

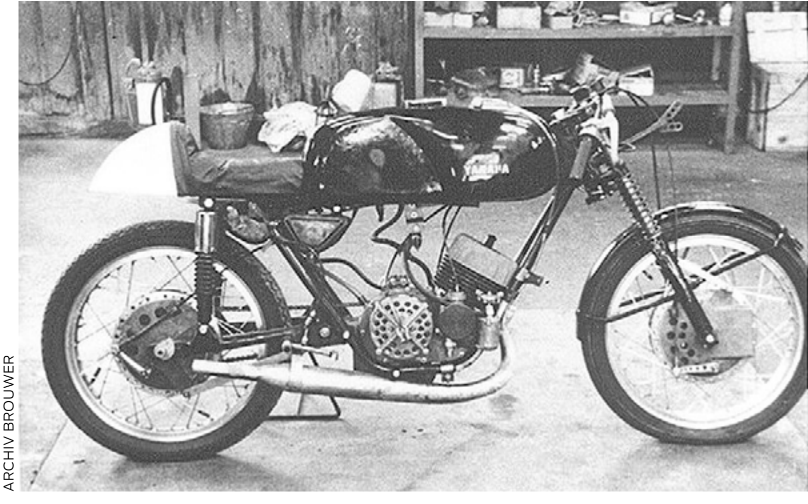
Beim kolbengesteuerten 125er-Asama-Renner erreichte man 18 PS, der drehschiebergesteuerte YX18-Motor lag bis 1960 bei 24 PS. Im Herbst 1959 wurde der Versuchsmotor an das Viergang-Getriebe des Asama-Racers gekoppelt und mit dem Auspuff nach hinten in ein Fahrwerk eingebaut. Weil es Schmierprobleme im Schiebebetrieb gegeben hatte, entwickelte Seiichiro Yamada eine Ölpumpe zur zusätzlichen Schmierung. Dann wurde das Drehschieber-Prinzip beim nächsten Versuchsmotor, dem YX24, noch weitergedacht: An ihm wurde an beiden Seiten der Kurbelwelle je ein Drehschieber und Vergaser angebracht. Doch bei den ersten Versuchsfahrten barsten Zylinder, weil sich die Hartchrom-Schicht löste. So wurde das Material noch einmal überarbeitet und für das Jahr 1961 in dem YX41-Motor aus der Feder von Nishiyoshi Yasuma und Toshio Takeuchi vereint.

Der YX41-Motor diente als Basis der RA41, mit der Yamaha den WM-Einstieg in die 125er-Klasse plante. Die RA41 hatte standfeste 20 PS bei 10 000/min, sowohl Gemisch- als auch Pumpenschmierung, ein Sechsgang-Getriebe, einen Doppelschleifenrahmen und wog 85 Kilogramm. Es wurden zwei Verkleidungsvarianten im Windkanal von Nippon Airplane in Sugita entworfen, eine offenere und eine, die auch die Lenker und die Unterarme des Fahrers einschloss.

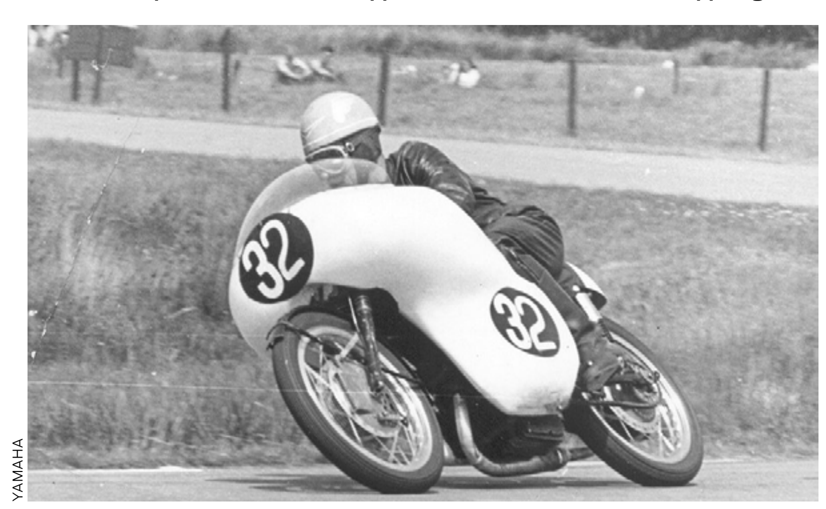
Hartes Brot

Der WM-Einstieg war trotz aller Vorbereitung hart und zäh. Auf den unbekannten, schnellen WM-Strecken, die wenig mit den meist nicht asphaltierten Kursen in Japan zu tun hatten, wurden die kleinen Renner über Gebühr beansprucht, Ausfälle zählten zur Tagesordnung. Das Material und das Budget litten immer mehr, Yamaha flog bereits nach vier Grands Prix wieder nach Hause und kehrte erst beim Finale in Argentinien in die WM zurück. Und während Fumio Ito bei den 250ern zweimal Vierter wurde und die WM-Saison als Neunter abschloss, holte die 125er-Schwester keinen einzigen WM-Punkt. Doch ihr Prinzip mit dem doppelten Drehschieber erntete viel Respekt, und Kreidler verwendete ihn bei seinen frühen GP-Rennern. Als Yamaha 1963 in die WM zurückkehrte, beschränkten sie sich zunächst auf die 250er. Erst beim WM-Finale 1964 in Suzuka waren Irokori Matsushima und Akiyoshi Motohashi wieder mit einer Achtelliter-Yamaha am Start. Diese war aber bereits die RA97-Zweizylinder. ■

YAMAHA


ARCHIV BROUWER

Renntechnik pur: Zweitakter mit Doppel-Drehschieber und Trockenkupplung


YAMAHA

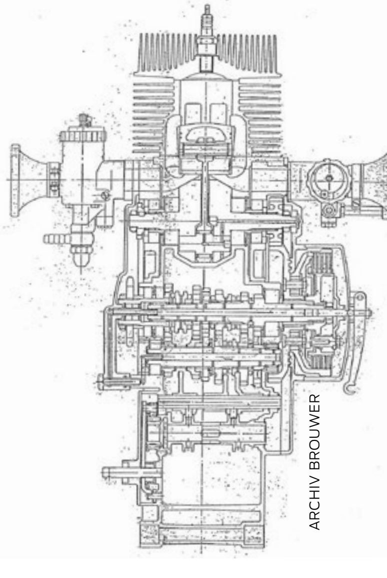
Fremdenlegionär: In Assen gab Yamaha auch Cees van Dongen eine RA41


ARCHIV BROUWER

Anleihen bei MZ: Beim YX18-Prototyp zeigte der Auspuff nach hinten

TECHNISCHE DATEN

Yamaha RA41 (1961)	
Motor	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitakter, beidseitige Drehschieber-Steuerung
Bohrung x Hub	56 x 50 mm
Hubraum	123 ccm
Leistung	20 PS bei 10 000/min
Leergewicht	85 kg


ARCHIV BROUWER

Konsequent und gut: Aufbau wie spätere Yamaha-Rennmotoren, Drehschieber und Vergaser beidseitig

Superbike-WM

Ducati testet sofort

Kaum war die Superbike-WM-Saison 2021 beendet, ging Ducati schon mit Álvaro Bautista und Nicolò Bulega testen.

Von: **Imre Paulovits**

Bautista, der nach zwei Honda-Jahren zu Ducati zurückgekehrt ist, testete die Ducati Panigale V4 R letzte Woche Mittwoch und Donnerstag in Jerez. Da es am ersten Tag morgens noch nass war, ließ das Team den Spanier erst am Nachmittag auf die Strecke. Dafür legte der 125er-Weltmeister von 2006 am zweiten Tag fast 100 Runden zurück. „Wir wollten Álvaro unbedingt noch vor der Winterpause das Motorrad fahren lassen, denn wir brauchen jede Information", so Teamchef Serafino Foti. „Er hat sich schnell wohlgefühlt und hatte hinterher ein Grinsen im Gesicht. Das war für uns ein gutes Zeichen." Bautista hatte auch allen Grund zum Grinsen: Mit 1.39,004 hält er aus dem Superpole Race von 2019 bis heute den Rundenrekord in Jerez. Mit 1.39,119 war er nur eine Zehntel langsamer.

Das Aruba-Ducati-Werksteam ließ auch Nicolò Bulega erstmals die Panigale V2 955 in der Supersport-Version fahren. Für den bisherigen Gresini-Moto2-Pilot waren das Motorrad und die Reifen völlig neu. Mit 1.42,952 war er 1,1 Sekunden langsamer als der Rundenrekord von Randy Krummenacher, aber noch schneller als Niki Tuuli, der erstmals die 800er-MV-Agusta testete. Es waren aber erst die ersten Rollouts der neuen Supersport-Bikes nach dem neuen Reglement. ■



WORLDSBK

Álvaro Bautista: Bei Ducati-Rückkehr eigenen Rundenrekord nur knapp verpasst



WORLDSBK

Nicolò Bulega: Nach ersten Tests mit der Ducati Panigale V2 noch viel zu lernen

MotoGP

Leitner weg von KTM

Nach der nicht nach Wunsch verlaufenen MotoGP-Saison haben sich KTM und Teamchef Mike Leitner getrennt.

Von: **Imre Paulovits**

Mike Leitner war 2015 einer der ersten, die Pit Beirer für das MotoGP-Projekt rekrutierte, und seither hat er eine Schlüsselrolle in der Entwicklung der RC16 gespielt, vom ersten Prototyp bis zum MotoGP-Siegermotorrad. Doch diese Saison, in der ersten, in der die Österreicher ihre Konzessionen verloren haben und mit der gleichen Anzahl von Motoren und Testtagen mit ihren Werksfahrern auskommen mussten wie die anderen großen Hersteller, fehlte einfach die Konstanz. Und in solchen Situationen kommt naturgemäß mehr Spannung in ein Team. In der letzten Woche gaben Leitner und KTM bekannt, dass der ehemalige österreichische Rennfahrer und Ex-Crewchief von Dani Pedrosa im Honda-Werksteam die Rolle des Teamchefs nicht weiter bekleiden wird. Offiziell wurde es noch nicht bestätigt, aber sein Nachfolger soll Pramac-Teamchef Francesco Guidotti werden, der bereits 2006 bis 2009 bei Harald Bartols KTM-Zweitakt-Projekt dabei war. ■



KTM

Mike Leitner: 2022 nicht mehr dabei

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

FIM und Dorna haben verkündet, dass die Motorrad-WM vollständig auf CO_2-neutrale Betriebsstoffe umgestellt wird. So soll in allen drei Klassen bis 2024 das Benzin zu 40 Prozent aus Luft-CO_2 gewonnen werden, bis 2027 zu 100 Prozent. Damit will man die Entwicklung von klimaneutralen Brennstoffen auch in der Industrie vorantreiben.

SUPERSPORT-WM

Der 21-jährige Österreicher Maximilian Kofler setzt seine Karriere in die Supersport-Weltmeisterschaft fort. Er unterschrieb für 2022 beim italienischen CM Racing und wird die volle Saison an der Seite des früheren Weltmeisters Randy Krummenacher auf einer Ducati Panigale V2 bestreiten.

SUPERBIKE-WM

Der nächstjährige Kalender soll wieder 13 Stationen beinhalten. Elf davon sind bereits fix, Phillip Island soll noch einen Termin bekommen und ein weiterer Austragungsort hinzukommen.

Superbike-WM-Kalender 2022:

08.–10.04.	Aragón (E)
22.–24.04.	Assen (NL)
20.–22.05.	Estoril (P)
10.–12.06.	Misano (I)
15.–17.07.	Donington (GB)
29.–31.07.	Most (CZ)
09.–11.09.	Magny-Cours (F)
23.–25.09.	Barcelona (E)
07.–09.10.	Portimão (P)
21.–23.10.	El Villicum (RA)
11.–13.11.	Mandalika (RI)
TBA	Phillip Island (AUS)
TBA	TBA

IDM

Der IDM-Kalender ist nun mit sieben Austragungsorten vollständig.

IDM-Kalender 2022:

06.–08.05.	Lausitzring
20.–22.05.	Oschersleben
24.–26.06.	Most (CZ)
22.–24.07.	Schleizer Dreieck
12.–14.08.	Assen (NL)
02.–04.09.	Red Bull Ring (A)
23.–25.09.	Hockenheim



Der Musquintier

SX1-Start (v.l.): Reed, Soubeyras, Brayton, Febvre, Musquin, Cairoli

HAUDIQUERT

Das Pariser Supercross dominierte wie erwartet KTM-Pilot Marvin Musquin. Überraschend schaffte Landsmann Cedric Soubeyras Rang 2, bester Amerikaner war Justin Brayton als Dritter. Vizeweltmeister Romain Febvre stürzte böse und brach sich ein Schienbein. Die kommende WM-Saison des Kawasaki-Stars ist stark gefährdet.

Von: **Frank Quatember**

Am Ende waren fast alle zufrieden. Die 20 000 Fans in der La Defense Arena feierten die fünfstündige Show gespickt mit unterhaltsamen SX-Rennen und einer spektakulären Freestyleshow, begleitet vom fliegenden Frank Zapata auf seinem FlyBoard. Die Pariser wissen, wie man eine Show aufzieht, das ist sicher. Etwas negativ fiel das Fehlen einer Waschbrett-Sektion im Strecken-Layout auf, dafür hatte man eine Sandsektion integriert.

Vorteil GP-Fahrer, vielleicht wollte man es den Motocross-Stars Tony Cairoli, Romain Febvre oder MX2-Weltmeister Maxime Renaux etwas leichter machen. Der Plan klappte zunächst ganz gut, vor allem Kawasaki-Topfahrer Febvre konnte sogar den Speed von Marvin Musquin mitgehen, der ja seit Jahren im Supercross-Paradies Amerika seine Brötchen verdient. Nach etwas Pech in Lauf 1 der SX1-Klasse und Platz 5 hatte Febvre Blut geleckt und wollte in Lauf 2 Musquin unter Druck setzen. Das ging spektakulär in die Hose: Febvre unterlief vor einer Sprungsektion ein kleiner Fehler, der zwei Tables später in einem Horrorcrash endete. Der Franzose schlug hart auf, brach sich nach offiziellen Informationen ein Schienbein. Angesichts des nun wochenlangen Ausfalls und weil die WM 2022 bereits Mitte Februar beginnt, ist die kommende Saison für Febvre in Gefahr.

Training für Anaheim

Der Sieg in Paris ging mit drei Erfolgen in drei Rennen an den haushohen Favoriten Marvin Musquin. Der 31-jährige Musterprofi nahm Paris als gute Vorbereitung für den US-Supercross-Auftakt am 8. Januar in Anaheim: „Ich bin schon gut in Form hierhergekommen. Der Track war gut, auch wenn es keine Whoops gab. Die Fans waren super, und ich hab mit Soub (Cedric Soubeyras) einen Doppelsieg geschafft."

Soubeyras, der auf einer Husqvarna startete, sorgte mit seinen tollen Starts und aggressiven Fahrstil für Begeisterung bei den Fans. Die steigerte sich enorm, als der lange Franzose im letzten SX1-Finale trotz harten Angriffen von US-Veteran Justin Brayton (37) Platz 2 und damit auch Gesamtplatz 2 auf der letzten Rille ins Ziel rettete. Der enttäuschte Amerikaner wurde Tagesdritter, gefolgt von Landsmann Justin Bogle und der australischen SX-Legende Chad Reed (39).

Besonders gefeiert wurde in Paris Tony Cairoli zehn Jahre nach seinem letzten Auftritt in Paris. Der Italiener fühlte sich pudelwohl, frei nach dem Motto: „Spaß haben, am Büffet bedienen und den Scheck kassieren." Doch abgeliefert wurde auch. Tony brachte die Halle zum Kochen, als er in Lauf 3 in der letzten Kurve Brayton mit einem ebenso unerwarteten wie knallharten Blockpass aus der Kurve und vom dritten Platz beförderte. Ganz und gar nicht mit der feinen Klinge, Signore! „Ich bin nicht glücklich, wenn so was passiert", bat der neunmalige Weltmeister um Verständnis. „Er hat mich nicht kommen sehen, außerdem war es letzte Runde, letzte Kurve."



HAUDIQUERT

Tony Cairoli: Zum letzten Mal?

Prinz Kyle Peters

In der SX2-Klasse war es US-Boy Kyle Peters (Honda), der wie Musquin deutlich die Rennen beherrschte und mit drei Start-Ziel-Siegen als „Prinz von Paris" die Arena verließ. Der frischgebackene MX2-Champion Maxime Renaux bewies großes Talent für die Halle, fuhr in allen Läufen die schnellste Runde, und sein Speed in den Kurven war eines Champions würdig. Mit Rang 2 bezwang Renaux immerhin den zweiten Amerikaner Kevin Moranz im ansonsten rein französischen Starterfeld. Titelverteidiger Brian Hsu war per Startliste angekündigt, fehlte aber wie auch Joey Crown (USA) und das belgische Toptalent Lucas Coenen (15). ■

SUPERCROSS

Paris (F), 27. November: SX1

1.	Marvin Musquin (F), KTM	1-1-1
2.	Cedric Soubeyras (F), Husqvarna	3-2-2
3.	Justin Brayton (USA), Honda	3-4-9
4.	Justin Bogle (USA), Suzuki	4-4-5
5.	Chad Reed (AUS), KTM	6-5-7
6.	Maxime Desprey (F), Yamaha	9-7-9
7.	Antonio Cairoli (I), KTM	17-6-3
8.	Thomas Ramette (F), Yamaha	12-11-6
9.	Gregory Aranda (F), KTM	7-8-15
10.	Dylan Wright (CDN), Honda	8-15-8



Paris (F), 27. November: SX2

1.	Kyle Peters (USA), Honda	1-1-1
2.	Maxime Renaux (F), Yamaha	5-2-2
3.	Kevin Moranz (USA), KTM	2-3-3
4.	Calvin Fonvielle (F), KTM	3-3-4
5.	Julien Roussaly (F), Yamaha	6-4-6
6.	Valentin Lashera (E), GasGas	7-7-5
7.	Julien Lebeau (F), KTM	4-6-14
8.	Brice Maylin (F), Husqvarna	9-9-9
9.	Adrien Malaval (F), Yamaha	12-10-7
10.	Germain Jamet (F), Yamaha	10-12-8



Vor den Russen: Hans Webers Ziel für die Saison 2022

GOODSHOOT/REYGONDEAU

In der Höhle der Löwen

Am Samstag beginnt die Eisspeedwaysaison mit einem Europameisterschafts-„Kaltstart“ in Polen. Vier deutschsprachige Fahrer sind dabei. Hans Weber will in 2021/22 mit den Russen konkurrieren – er startet in der russischen Superliga.

Von: **Thomas Schiffner**

Tomaszow Mazowiecki, der Austragungsort der verspäteten Eisspeedway-EM 2021, liegt für Hans Weber nur auf der Durchreise. „Ich bin zur Teilnahme genötigt worden“, sagt der Oberbayer augenzwinkernd im Hinblick auf die Not des deutschen DMSB-Mannes Bernd Sagert, mitten in der Pandemie zwei Fahrer für den Saison-Kaltstart zu finden, vor dem kaum jemand eine Trainingsrunde drehen konnte. Letztlich musste Sagert der FIM Europe einen Platz zurückgeben, nachdem weder Markus Jell (hat die Eissaison komplett abgesagt) noch Max Niedermaier oder Franz Mayerbüchler sich erweichen ließen. „In dieser Situation habe ich für die Fahrer vollstes Verständnis“, so Sagert.

Dennoch starten in der Arena Lodowa in Tomaszow Mazowiecki vier Deutschsprachige: Luca Bauer wurde von der italienischen Förderation FMI nominiert, er fährt seit Karrierebeginn mit FMI-Lizenz. Austrias Evergreens Franz Zorn (51) und Harald Simon (54) sind beide gesetzt und versuchen, vorher in Schweden zu trainieren.

Weber hofft auf Prototyp

Weber will von Polen aus gleich 3400 Kilometer weiter Richtung Osten fahren: Eine Woche später beginnt in Kamensk-Uralskij die russische Superliga-Saison. Als derzeit einziger Nicht-Russe besitzt der 37-Jährige einen Vertrag bei Kamensk-Uralskij für die vier Rennen – seine Teamkollegen sind die Exweltmeister Dmitry Khomitsevich und Dmitry Koltakov! Ganz untypisch für ihn, sieht Weber die EM nur als Durchgangsstation: „Ich muss nun endlich in der Superliga Fuß fassen. Nur in Russland kommst du voran. Und bei den Rennen und Trainings in Russland kann ich endlich mein neues Material testen.“

Der Mann aus Valley hat sich ein drittes Motorrad zugelegt und eine Hinterradfederung selbst entwickelt, die in verschiedenen Zug- und Druckstufen das Hinterrad bei allen Eisverhältnissen immer am Boden halten soll. Auf Natureisbahnen wie in Russland die entscheidende Komponente für die Fahrbarkeit.

Letzte Saison fiel der Test des Eigenbau-Konzepts aus, da Weber die Anreise zum GP nach Togliatti verpatzte, dem einzigen Eisrennen der Saison 2021.

„Ich habe alle Visa-Papiere für Russland fertig, die Frage ist nur, ob die Russen uns wirklich einreisen lassen“, sieht der „Eishans“ eine letzte Unsicherheit.

Gelingt Weber der Superliga-Start und sein Prototyp funktioniert, dann rechnet er mit dem Durchbruch: „Dann können wir um den WM-Titel kämpfen.“ ■



GOODSHOOT/REYGONDEAU

Österreichische Konstante: Simon (#50) und Zorn starten bei der EM in Polen

EISSPEEDWAY 2021/2022

4.12.	EM Tomaszow Mazowiecki	(PL)
11./12.12.	Superliga Kamensk U.	(RUS)
18./19.12.	Russ. Meistersch. Ufa	(RUS)
18./19.12.	Russ. Meist. Shadrinsk	(RUS)
25./26.12.	Russ. Meist. Togliatti	(RUS)
5./6.01.22	Russ. Meist. Kamensk	(RUS)
15.01.22	WM-Quali Örnsköldsvik	(S)
22./23.01.22	Superliga Ufa	(RUS)
12./13.02.22	GP Togliatti	(RUS)
19./20.02.22	Superliga Togliatti	(RUS)
12./13.03.22	GP Inzell	(D)
2./3.04.22	GP Heerenveen	(NL)

NACHRICHTEN

RENAUX STEIGT AUF

MX2-Weltmeister Maxime Renaux (21) wechselt beizeiten die Klasse und steigt 2022 auf die 450er Werks-Yamaha unter Teamchef Louis Vosters um. Der Franzose wird Teamkollege von Jeremy Seewer und Glenn Coldenhoff, damit dürfte das MXGP-Engagement des Briten Ben Watson bei den Blauen nach nur einem Jahr beendet sein.

TONUS STEIGT AUS

Nach dem Rücktritt von Tony Cairoli, Shaun Simpson und Kevin Strijbos verabschiedete sich mit dem Schweizer Arnaud Tonus (36) ein weiterer langjähriger WM-Pilot und gab sein Karriereende bekannt. In seiner besten Zeit in Europa und den USA zählte Tonus zu den Titelfavoriten, wurde aber immer wieder von Verletzungen und Krankheiten zurückgeworfen.

SUNDERLAND WECHSELT AUF GASGAS

Sam Sunderland, britischer Dakar-Sieger im Jahr 2017, bleibt in der KTM Group, aber er startet im Januar bei der nächsten Dakar-Auflage in Saudi-Arabien in Rot. Die Marketing-Strategen von KTM transferierten den Briten neben dem Australier Daniel Sanders ins GasGas Factory Racing Team. Das neue Duo beendete die diesjährige Dakar auf den Plätzen 3 (Sunderland) bzw. 4.

A.S.O. WIRD RALLY-PROMOTER

Die französische Agentur Amaury Sport Organisation (A.S.O.) ist bekannt als Veranstalter von Sportereignissen wie der Rally Dakar oder der Tour de France. Jetzt hat A.S.O. mit der FIM einen Vertrag als Promoter der Cross Country Rally-Weltmeisterschaft ab 01.01.2022 über fünf Jahre abgeschlossen. Die WM wird umbenannt in FIM World Rally-Raid Championship. A.S.O. ist erster Promoter der Rally-WM, die seit 2003 durchgeführt wird. WM-Start ist bereits die Dakar ab 1. Januar 2022.

Alle Motocross-Weltmeister

Jahr	500 ccm/650 ccm*/MX3**	250 ccm/MX1*/MXGP**	125 ccm/MX2*	WMX
1952	Victor Leloup (B) Saroléa[1]			
1953	Auguste Mingels (B) FN[1]			
1954	Auguste Mingels (B) FN[1]			
1955	John Draper (GB) BSA[1]			
1956	Les Archer (GB) Norton[1]			
1957	Bill Nilsson (S) AJS	Fritz Betzelbacher (D) Maico[1]		
1958	René Baeten (B) FN	Jaromir Cizek (CS) Jawa[1]		
1959	Sten Lundin (S) Monark	Rolf Tibblin (S) Husqvarna[1]		
1960	Bill Nilsson (S) Husqvarna	Dave Bickers (GB) Greeves[1]		
1961	Sten Lundin (S) Lito	Dave Bickers (GB) Greeves[1]		
1962	Rolf Tibblin (S) Husqvarna	Torsten Hallman (S) Husqvarna		
1963	Rolf Tibblin (S) Husqvarna	Torsten Hallman (S) Husqvarna		
1964	Jeff Smith (GB) BSA	Joël Robert (B) CZ		
1965	Jeff Smith (GB) BSA	Victor Arbekov (SU) CZ		
1966	Paul Friedrichs (DDR) CZ	Torsten Hallman (S) Husqvarna		
1967	Paul Friedrichs (DDR) CZ	Torsten Hallman (S) Husqvarna		
1968	Paul Friedrichs (DDR) CZ	Joël Robert (B) CZ		
1969	Bengt Aberg (S) Husqvarna	Joël Robert (B) CZ		
1970	Bengt Aberg (S) Husqvarna	Joël Robert (B) Suzuki		
1971	Roger De Coster (B) Suzuki	Joël Robert (B) Suzuki		
1972	Roger De Coster (B) Suzuki	Joël Robert (B) Suzuki		
1973	Roger De Coster (B) Suzuki	Håkan Andersson (S) Yamaha		
1974	Heikki Mikkola (FIN) Husqvarna	Guennady Moisseev (SU) KTM		
1975	Roger De Coster (B) Suzuki	Harry Everts (B) Puch	Gaston Rahier (B) Suzuki	
1976	Roger De Coster (B) Suzuki	Heikki Mikkola (FIN) Husqvarna	Gaston Rahier (B) Suzuki	
1977	Heikki Mikkola (FIN) Yamaha	Guennady Moisseev (SU) KTM	Gaston Rahier (B) Suzuki	
1978	Heikki Mikkola (FIN) Yamaha	Guennady Moisseev (SU) KTM	Akira Watanabe (J) Suzuki	
1979	Graham Noyce (GB) Honda	Håkan Carlqvist (S) Husqvarna	Harry Everts (B) Suzuki	
1980	André Malherbe (B) Honda	Georges Jobé (B) Suzuki	Harry Everts (B) Suzuki	
1981	André Malherbe (B) Honda	Neil Hudson (GB) Yamaha	Harry Everts (B) Suzuki	
1982	Brad Lackey (USA) Suzuki	Danny LaPorte (USA) Yamaha	Eric Geboers (B) Suzuki	
1983	Håkan Carlqvist (S) Yamaha	Georges Jobé (B) Suzuki	Eric Geboers (B) Suzuki	
1984	André Malherbe (B) Honda	Heinz Kinigadner (A) KTM	Michéle Rinaldi (I) Suzuki	
1985	David Thorpe (GB) Honda	Heinz Kinigadner (A) KTM	Pekka Vehkonen (FIN) Cagiva	
1986	David Thorpe (GB) Honda	Jacky Vimond (F) Yamaha	David Strijbos (NL) Cagiva	
1987	Georges Jobé (B) Honda	Eric Geboers (B) Honda	John van den Berk (NL) Yamaha	
1988	Eric Geboers (B) Honda	John van den Berk (NL) Yamaha	Jean-Michel Bayle (F) Honda	
1989	David Thorpe (GB) Honda	Jean-Michel Bayle (F) Honda	Trampas Parker (USA) KTM	
1990	Eric Geboers (B) Honda	Alessandro Puzar (I) Suzuki	Donny Schmit (USA) Suzuki	
1991	Georges Jobé (B) Honda	Trampas Parker (USA) Honda	Stefan Everts (B) Suzuki	
1992	Georges Jobé (B) Honda	Donny Schmit (USA) Yamaha	Greg Albertyn (ZA) Honda	
1993	Jacky Martens (B) Husqvarna	Greg Albertyn (ZA) Honda	Pedro Tragter (NL) Suzuki	
1994	Marcus Hansson (S) Honda	Greg Albertyn (ZA) Suzuki	Bob Moore (USA) Yamaha	
1995	Joël Smets (B) Husaberg	Stefan Everts (B) Kawasaki	Alessandro Puzar (I) Honda	
1996	Shayne King (NZ) KTM	Stefan Everts (B) Honda	Sebastien Tortelli (F) Kawasaki	
1997	Joël Smets (B) Husaberg	Stefan Everts (B) Honda	Alessio Chiodi (I) Yamaha	
1998	Joël Smets (B) Husaberg	Sebastien Tortelli (F) Kawasaki	Alessio Chiodi (I) Husqvarna	
1999	Andrea Bartolini (I) Yamaha	Frédéric Bolley (F) Honda	Alessio Chiodi (I) Husqvarna	
2000	Joël Smets (B) KTM	Frédéric Bolley (F) Honda	Grant Langston (ZA) KTM	
2001	Stefan Everts (B) Yamaha	Mickael Pichon (F) Suzuki	James Dobb (GB) KTM	
2002	Stefan Everts (B) Yamaha	Mickael Pichon (F) Suzuki	Mickael Maschio (F) Kawasaki	
2003	Joël Smets (B) KTM*	Stefan Everts (B) Yamaha*	Steve Ramon (B) KTM*	
2004	Yves Demaria (F) KTM**	Stefan Everts (B) Yamaha*	Ben Townley (NZ) KTM*	
2005	Sven Breugelmans (B) KTM**	Stefan Everts (B) Yamaha*	Antonio Cairoli (I) Yamaha*	Stephanie Laier (D) KTM
2006	Yves Demaria (F) KTM**	Stefan Everts (B) Yamaha*	Christophe Pourcel (F) Kawasaki*	Katherine Prumm (NZ) Kawasaki
2007	Yves Demaria (F) Yamaha**	Steve Ramon (B) Suzuki*	Antonio Cairoli (I) Yamaha*	Katherine Prumm (NZ) Kawasaki
2008	Sven Breugelmans (B) KTM**	David Philippaerts (I) Yamaha*	Tyla Rattray (ZA) KTM*	Livia Lancelot (F) Kawasaki
2009	Pierre Renet (F) Suzuki**	Antonio Cairoli (I) Yamaha*	Marvin Musquin (F) KTM*	Stephanie Laier (D) KTM
2010	Carlos Campano (E) Yamaha**	Antonio Cairoli (I) KTM*	Marvin Musquin (F) KTM*	Stephanie Laier (D) KTM
2011	Julien Bill (CH) Honda**	Antonio Cairoli (I) KTM*	Ken Roczen (D) KTM*	Stephanie Laier (D) KTM
2012	Matthias Walkner (A) KTM**	Antonio Cairoli (I) KTM*	Jeffrey Herlings (NL) KTM*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2013	Klemen Gercar (SK) Honda**	Antonio Cairoli (I) KTM*	Jeffrey Herlings (NL) KTM*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2014		Antonio Cairoli (I) KTM**	Jordi Tixier (F) KTM*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2015		Romain Febvre (Yamaha)**	Tim Gajser (SLO) Honda*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2016		Tim Gajser (SLO) Honda**	Jeffrey Herlings (NL) KTM*	Livia Lancelot (F) Kawasaki
2017		Antonio Cairoli (I) KTM**	Pauls Jonass (LV) KTM*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2018		Jeffrey Herlings (NL) KTM**	Jorge Prado Garcia (E) KTM*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2019		Tim Gajser (SLO) Honda**	Jorge Prado Garcia (E) KTM*	Courtney Duncan (NZ) Kawasaki
2020		Tim Gajser (SLO) Honda**	Tom Vialle (F) KTM*	Courtney Duncan (NZ) Kawasaki
2021		Jeffrey Herlings (NL) KTM**	Maxime Renaux (F) Yamaha*	Courtney Duncan (NZ) Kawasaki

[1] Europameister


Jeffrey Herlings: Fünfter Titel und nach drei Jahren zurück auf dem Thron

ARCHER



Maxime Renaux: Den französischen Landsmann Tom Vialle abgelöst

YAMAHA


Courtney Duncan: Hattrick in der Frauen-WM für die Neuseeländerin

KAWASAKI

MOTOR SPORT aktuell

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1930 Alfa Romeo 6C 1750 GS. Original GS! Mehrfacher Mille Miglia Teilnehmer, Matching, technisch revidiert, € 675.000,- €. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Aston Martin



1959/63 Aston Martin DB4 GT, nur echt! .... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

BMW

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



2000/03 BMW Z8, wenig km, schwarz, rot oder blau ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Bugatti



1934/40 Bugatti Type 57, mit Historie und möglichst authentisch ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Bücher:

www.motorbuch-versand.de

Ferrari



348tb, EZ 92, 36000 km, top Originalzustand (nach aktuellem Wertgutachten Note 2), 63.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57605

Ford



Thunderbird V8, EZ 02, 63000 Meilen, Leder, LM 18 Zoll, top Zustand, Funcar mit Wertsteigerungspotential, 27.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57608

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H



1966/75 Lamborghini Miura, gute Historie und Zustand ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Maserati



Maserati MC20, mit Tageszulassung 11/2021, 463 kW/630 PS, sofort verfügbar, 299.990,- €, MwSt. awb. DK Sportwagen GmbH, Feldstr. 95, 51469 Berg. Gladbach, T. 02202/9899911, dksportwagen.de H

Mercedes



SLC 300, EZ 06/19, 4.500 km! Werksunikat, hyazinthrot-met., Topausst., 45.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57596

Mercedes Benz Typ AMG GT Black Series, neu, 0 km, hightech silber metallic, Leder schwarz, Komplettausstattung. Sofort verfügbar! E-Mail: ace@edina.xnc.com

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



AMG Einzelstück GTR Roadster1von1**** Daimler Werkswagen A. 1. Hand. Keine Serienproduktion*Einzelanfertigung*mit Nachweis, neuw., EZ 12/20, nur 6743 km, **1 of 1** VB 269.500,- €. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57541



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57582



280 SE 3,5 Werkscabriolet, 4/71, 1. Hd! Nur 1 Eintrag im Pappdeckelbrief Classic Data 2-, 290.000,- €. Inzahlungnahme möglich. Tel. 0172/4310800

Porsche



911 3.0 SC Targa, 1980, 1. Hd., toporig. H-Kennz., gr. KD neu, Leder, Klima, 63.500,- € Inz. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57542



356 SC Coupé, 1964, dt. Fzg., H-Kennz., modifziert, gr. KD neu, 87.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57597

2003/06 Porsche Carrera GT, "Driver" in gutem Zustand ...Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



Porsche 992 Turbo Cabriolet 5/21, nur 1700 km, schwarzmet., neuwertig, 208.000,- €, Inzahlungnahme möglich. Tel. 0172/4310800



991 GT 2 RS Clubsport, Rennwagen 1 von 200, Neuwagen, 485.000,- €. Inzahlungnahme möglich. Tel. 0172/4310800

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H



Porsche 992 GT 3, Neuwagen, 0 km, Topausstattung, silbermet., 229.000,- €, Mwst. ausw., Inzahlungnahme möglich. Tel. 0172/4310800

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





Smart

www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



Karmann Ghia 1500 S, EZ 68, H-Kennzeichen, voll restauriert (Note 2), ein absoluter Hingucker! 37.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57607



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



Immobilien



Absolute Traumgarage Zentrum von Bochum. Alte Lagerhalle (ca. 1970) in 2010 komplett modernisiert, 280 qm Ausstellungshalle, 480 qm Tiefgarage, 230 qm Loft Wohnung, 9,50 Deckenhöhe Mezzanine, Galerie, BUS System, 2 Bäder, 2 Zimmer, HWR, ca. 1300 qm Grund, Privatstrasse, Wohngebiet. Preis 2.950.000,- €. Chiffre 3683720



Versicherungen







REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 € (Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €. Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



WTCR

Applaus für eine Legende: Das WTCR-Fahrerlager steht Spalier und verabschiedet Gabriele Tarquini in den Ruhestand

Mehr Ausgiebigkeit

Mehr Platz für die Formel 1?
MSa 50/2021

Wo bleiben die anderen Teams außer Red Bull und Mercedes (ich kann deren großkotziges Auftreten nicht mehr ab) in Ihrer Berichterstattung? Vor ein paar Jahren hatten Sie eine Doppelseite in Kastenform mit Nachrichten zu den einzelnen Teams. Das vermisse ich sehr. Ich bin seit 1969 Abonnent und habe es nicht bereut. Ansonsten weiter so!

Ulrich Metelmann
D-40992 Ratingen

Dass die F1-Berichterstattung zu kurz ausfällt, kann ich nur bestätigen! Als Abonnent mit über 40-jähriger Leserschaft würde ich mir auch wieder ausgiebigere Artikel wünschen. Früher gab es für jedes F1-Team fast eine Seite zu lesen. Michael Schmidt ist ein würdiger Nachfolger für Helmut Zwickel. Er schreibt leider nur zu wenig!

Franz Edelmann
per E-Mail

Ja, so ist das mit den Vorlieben! Ich mag besonders die Sportwagen und könnte zu deren Gunsten gerne auf zwei Seiten Rallye verzichten. Was deren Fans natürlich anders sehen. Aber ich denke, eine F1-Rennzusammenfassung für alle ohne Pay-TV könnte die zweite Statistikseite ersetzen. Die ist eher Hardcore. Wichtig ist, dass bei einem Special-Interest-Produkt für JEDEN ein Kaufanreiz dabei ist! Sonst gibt es bald gar nichts mehr.
PS: Ich liebe die Leserbriefe! Darum stört mich an Motorsport aktuell am meisten das „Bild der Woche“.

Michael Thomae
D-32427 Minden

Unverschämtheit

Stallregie im Motorsport
MSa 50/2021

Ich denke, Stallregie sollte aus dem Motorsport verbannt werden, egal in welcher Kategorie. Es ist meiner Meinung nach ein Verarschen der Zuschauer und Fans. Klar geht es teilweise um viel Geld und um Titel, aber wenn ein Fahrer bzw. ein Team einen fehlerlosen Job gemacht hat und den Platz oder sogar den Sieg an den/die Teamkollegen abtreten muss, finde ich das als Motorsport-Fan eine Unverschämtheit.

Thorsten Jodes
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



Die DSK-Events befinden sich in der Winterpause.
Weiter geht es mit dem Freien Fahren im Frühjahr 2022.

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 02. Dezember		
17.30	Warm Up – Motorsport Spezial **LIVE**	Sky Sp. News*
22.55	NASCAR Cup Series 2021, Saisonrückblick	Sport 1+*
23.25	NASCAR Cup, Finale Phoenix	Sport 1+*
Freitag, 03. Dezember		
11.40	Formel 2 Dschidda, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.15	Formel 1 Dschidda, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.25	Formel 1 Dschidda, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
16.15	Formel 2 Dschidda, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
17.45	Formel 1 Dschidda, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 04. Dezember		
13.20	Formel 2 Dschidda, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Dschidda, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
14.55	Formel 1 Dschidda, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
17.10	Formel 1 Dschidda, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
17.30	Formel 1 Dschidda, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
17.50	Formel 1 Dschidda, Qualifying **LIVE**	SRF 2
19.30	Formel 2 Dschidda, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 05. Dezember		
02.10	Supercars, 1000 km Bathurst **LIVE**	Sport 1+*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
15.15	Formel 2 Dschidda, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
17.00	Formel 1 Dschidda, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
17.15	Formel 1 Dschidda, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL
17.50	Formel 1 Dschidda, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF info
18.05	Formel 1 Dschidda, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV A**
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.30	Supercars, 1000 km Bathurst (Wh.)	Sport 1+*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
Montag, 06. Dezember		
00.50	Formel 1 Dschidda, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

Mittwoch, 01. Dezember		
ca. 06.20	TCR Australien Bathurst, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
Donnerstag, 02. Dezember		
ca. 02.20	GTWC Australien Bathurst, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 03.30	S5000 Bathurst, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
ca. 22.50	GTWC Australien Bathurst, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
Freitag, 03. Dezember		
ca. 00.00	S5000 Bathurst, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
ca. 02.15	TCR Australien Bathurst, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
Samstag, 04. Dezember		
ca. 01.30	S5000 Bathurst, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
ca. 02.25	TCR Australien Bathurst, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv

* kostenpflichtig **nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
01.–04.12.	GTWC/TCR Australien & S5000, Bathurst	AUS
04.12.	IGTC, 9h Kyalami **– verschoben –**	ZA
04./05.12.	Trophée Andros, Val Thorens	F
05.12.	Formel 1/F2, Dschidda	KSA
05.12.	Supercars Australien, 1000 km Bathurst	AUS
Motorrad		
04.12.	SuperEnduro-WM, Lodz	PL
04.12.	Eisspeedway-EM, Tomaszow Mazowiecki	PL
04.12.	Nikolaus-Speedway, Wittstock **– abgesagt –**	D

Vorschau


WILHELM

Formel 1: Die Königsklasse zieht von Katar weiter nach Saudi-Arabien


XPB

Formel 2: Auch der Nachwuchs kommt zur Rennpremiere nach Dschidda



MOTORSPORT IMAGES

Schlusspunkt Bathurst: Das Finale der Supercars auf dem Mount Panorama


THORSTEN HORN

Eisspeedway: Die Saison beginnt mit der EM in Polen